MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

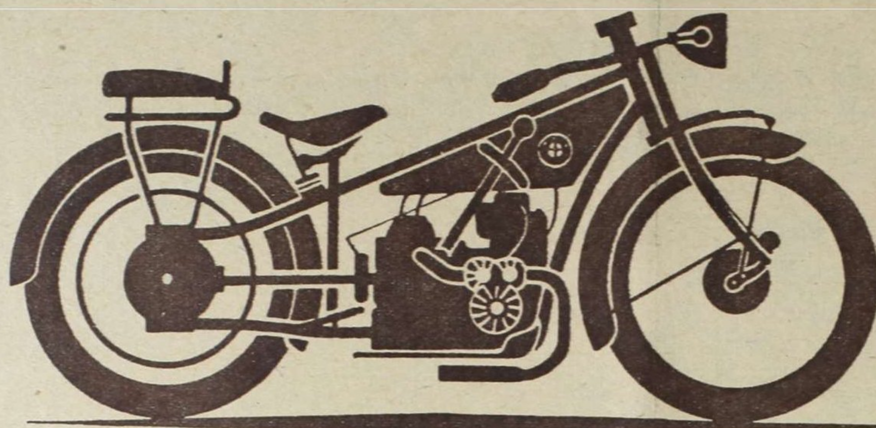
1944 ÁPRILIS 15. (VII. ÉVF. 8. SZÁM)



Beszállás a Ju 88-as bombázóba

ÁRA 1 PENGŐ

SCHLENZIG





BMW

1923

1943

MOTORKERÉKPÁROK 20 ÉV ÓTA

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM * BUDAPEST, 1944 ÁPRILIS 15

LÉGIHÁBORÚ

1944. március 21-től április 13-ig

Amíg minden figyelmünket a bolsevista hatalommal folyó és ezeréves határainkhoz közeledő élet-halál harcra összpontosítottuk, megjelentek felettünk is az angolszász hatalmak bombázó repülőgépei, hogy súlyos támadásaikkal ránkszabadítsák a légiháború minden megpróbáltatását. Az egyre fokozódó légiháború kiterjedt tehát a nyugati és német területek után hazánkra is. A Szófia elleni sorozatos légitámadások után sor került Budapestre, Zágrábra és Bukarestre, a németekkel szövetséges valamennyi állam fővárosára.

A tizedik hónapja tartó nagy szovjet támadás célja kezdettől fogva a német védelem felszakítása és felgöngyölítése volt. Amint a keleti háborúról szóló fejtegetésében egy német katonai író megjegyzi, a zsitomiri és Kovel felé irányuló decembervégi támadással az ellenség erős jobbszárnnyal mély éket vert a német déli arcvonalba, amelyiknek déli szárnya akkor még Cherson-ra támaszkodott. A Kovelig és Luckig előrenyúló hatalmas ékből akart azután a szovjet hadvezetés déli irányba úgy előretörni, hogy hátába kerüljön a Manstein-hadseregcsoport zömének. A folyókkal és a Kárpátokkal párhuzamosan haladva, az Al-Dunánál elérte volna régi célját, a Balkánt. Az orosz ék oldalát azonban Cserkasszinál a Dnyeper mentén, és Pogrebiscse-nél erős német támadások veszélyeztették. A szovjet vezetés az ügyes oldalazó támadások, a nagy veszteségek és szállítási nehézségek miatt nagyszabású tervét nem hajthatta végre, több kisebb éket kellett Berdicsev, Korszun, Kirovgrad és Krivoi Rog vidékén a német vonalakba verni, mire a német visszavonulás tervszerűen megindult. Cserkasszinál végsőkig kitartó német seregrészek beharangozott bekerítése sem sikerült és a téli orosz támadás február vége felé hadműveleti siker nélkül lezárult.

A felderítés azonban hamar felismerte, hogy a Szovjetnek az enyhe tél után hamar beköszöntött sáros időszakban is további támadási tervi vannak a széles hernyótalpú T 34-es harckocsikkal és egyéb, az időszaknak megfelelően átalakított hadieszközeivel. A ködös és hófúvásos március elején, amikor a légierő működése majdnem lehetetlen volt, megindult az új orosz offenzíva, német források szerint 3—4 hadseregcsoporttal (18—25 hadsereg). A szovjet hadseregek létszámban jóval kisebbek annál, de így is újonnan feltöltött kötelékek álltak szemben kiváló szellemű, de leharcolt német hadosztályokkal. Megállapítást nyert, hogy a Szovjet a főtámadási szakaszokon hatszor, sőt tízszer volt létszámban erősebb a kiválóan vezetett és elszánt német védőknél. Az arcvonal északi és középső részéből kivont kötelékek voltak keverve olyan csapatokkal, amelyeknek emberanyaga a frissen felszabadult területek gyenge minőségű lakosságából és a legfiatalabb évfolyamok behívottjaiból került ki.

Ezzel a 3—4 hadseregcsoporttal és a sár tábornokban bízva akarta a szovjet vezetés a német hadsereget döntőleg megverni. Számítása a német erők számbeli gyengeségén alapult, mert a német személyi utánpótlás az invázió esélyei miatt relative kevés volt. A szovjet támadási terv szerint az első ukrán hadseregcsoport Dubno—Berdicsev vonalából Lemberg—Kovel felé biztosítva a felső Dnyeszter felé tört előre főerőkkel. A 2. ukrán hadseregcsoport Svenigorodka—Uman-tól nyugatra a Bug mögé tör. A 3. ukrajnai szovjet hadseregcsoport feladata az volt, hogy sok német erőt kössön le arctámadásaival a Bug déli folyásánál, Nikolajev környékén. A szovjet páncélos hadseregek zöme Smerinka és Tarnopol között a lemberg—odesszai vasútvonalat vágta át több helyen. Súlyos és elkeseredett harcok folyamán a szovjet támadás nagyobb területnyereséggel járt és átmenetileg a Tatár-hágó vidékéig Stanislau, Csernovicz, Odessza feladásáig vezetett, de az április április elejétől erősödő német, magyar és román ellentámadások a nagy szovjet célt (előretörés az Aldunáig és a német déli hadseregcsoport bekerítése) teljesen meghiúsították. A bekerített Kowel-t a német csapatok felmentették, Tarnopol felmentése folyamatban van, a Kárpátoktól az oroszok visszaszorultak Kolomeáig és a Prut—Dnyeszter vonalon le Ovidiopolig megszilárdult a keleti front. Az összefoglaló formájában ismertetett szovjet fronti események mögött a német és szövetséges csapatok hősi teljesítményének, a légierő önfeldozó bevetésének egész sorozata áll. A tömeggel szemben a minőség, a lelketlen emberpocséklással szemben a veszteségeket minimumra csökkentő hadvezéri zseniálitás győzedelmeskedett. A német és szövetséges légierő ma már újra távoli célokat bombáz a déli arcvonal mögött. Korosten, Kiev, Fastov vasútállomásai azok, amiken keresztül jön messze az Ural mögül az az orosz hadianyag, amire a Pripjettől délre harcoló szovjet seregeknek szükségük van. Ezekre az ütőerekre már megkezdte támadásait a német légierő. A Kárpátok felől friss erővel törnek elő német, magyar és román hadosztályok, hegyicsapataink kiváló teljesítményei már kétszer szerepeltek a hivatalos jelentésben. A sáros időszak is elmúlik és sok kérdés fog megoldást nyerni, nem hírveréssel és politikai cselvetésekkel, hanem fegyverekkel.

*

A légiháború március folyamán már 1800 bombázó repülőgépébe került az angolszászoknak és április első két hete alatt naponta 60 volt az átlagos gépveszteség. A keleti szovjet győzelembe és a német hátsó arcvonal összeomlásába vetett hit még nagyon erős volt ellenségeinknél. Most, márciusban is mintha idegesség volna észlelhető, különösen Angliában, mert sehol sem úgy fejlődnek az események. Az invázió egyszerű séta lenne egy összeomló német birodalommal szemben, de esetleg katasztrófa a támadóra nézve, ha a védekezés olyan erős és szívós, mint Olasz- és Oroszországban.

A légiháborúban az amerikai repülőalakulatok nagyobb részvétele folytán a nappali és éjjeli nagytámadások közötti arány az elmult három hét alatt a nappali támadások javára tolódott el. Az amerikai bombázó erő délolaszországi repülőalapjairól Bulgária, Szerbia, Románia, Magyarország, Horvátország és a Német Birodalom délkeleti, déli és délnyugati területei ellen, összesen 14 nagytámadást hajtott végre a multkori beszámolónk óta. A nagytámadások közül Szófia 2, Bukarest 1, Ploesti 1, Nis 1, Budapest 2, nyugatmagyarországi városok 1, ausztriai és délnémetországi városok 6 nappali támadást kaptak. Az amerikai bombázó- és kísérő vadász veszteség 756 gép volt. Magyar légtérben a földi légvédelem, magyar és német vadászok összesen 51 repülőgépet lőttek le, ebből 42 volt négymotoros B. 17-es Liberátor bombázó, 3 pedig kétmotoros Lightning-gépek voltak. A magyar vadászok Messerschmitt gépekkel vették fel a harcot számban túlnyomó ellenséges kötelékekkel. A nappali bevetéseknél 300—700 ellenséges gép is volt egyszerre az ország légterében, úgyhogy a bevetett magyar és német vadászkötelékek bátor, rámenős harcmodora, önfeláldozó vitézsége, a légvédelem, jólvezetet eredményes tüze az egész nemzet köszönetét érdemli. A vadászok, mind a légvédelmi tüzérség több helyen megakadályozta a bombázókötelékek támadásának tervszerű kivitelét. Az anyagi káron kívül több mint ezer gyermek, asszony, munkás lett az angol-szász bombatámadások ártatlan áldozata.

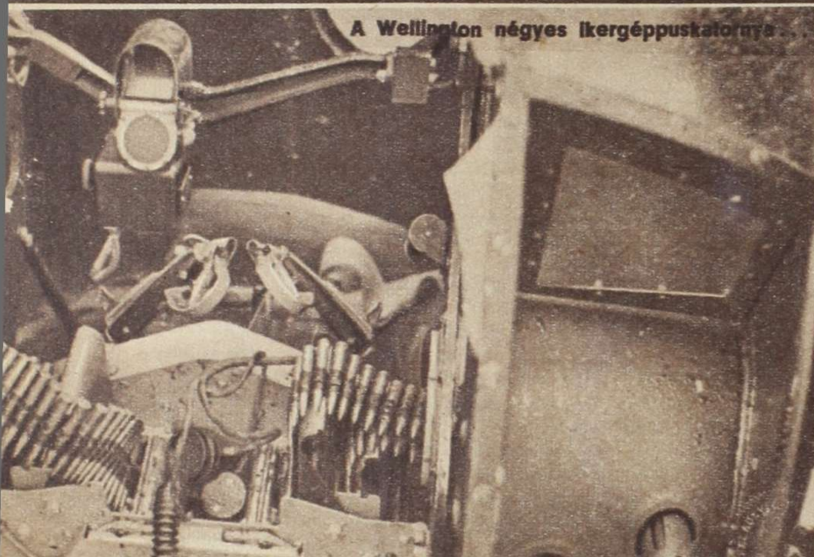
Bt.



Éjszakai vadász és légvédelmi tüzérség együtt harcol a támadók ellen



Egy lelőtt bombázógép füstölgő roncsai



A Wellington négyes ikergéppuskatornya . . .



Leventék vizsgálják egy lelőtt négymotoros bombázó roncsait

A Balatonban kényszerleszállt Wellington éjszakai bombázó (napilapjaink egy része tévesen Moszkitónak vagy Liberatornak tartotta e gépet)

Vadászaink eredményesen hárítják el az angolszász bombatámadásokat

(Ht. szd. felv.)



Ilyen fémforgács levetésével igyekeznek az éjtszakai bombázók zavarni a légvédelem ultrarövid hullámokkal dolgozó bemérőberendezéseit. Hasonló zavaró fémlapok és fémforgács ledobásával már Németországban is kísérleteztek







REPÜLŐK A FÖLDÖN...

1. A haditudósító örökíti meg a légiharcok hősét

2. Ellenőrzés céljából kiszerelik a kellő üzemóraszámot elért motort

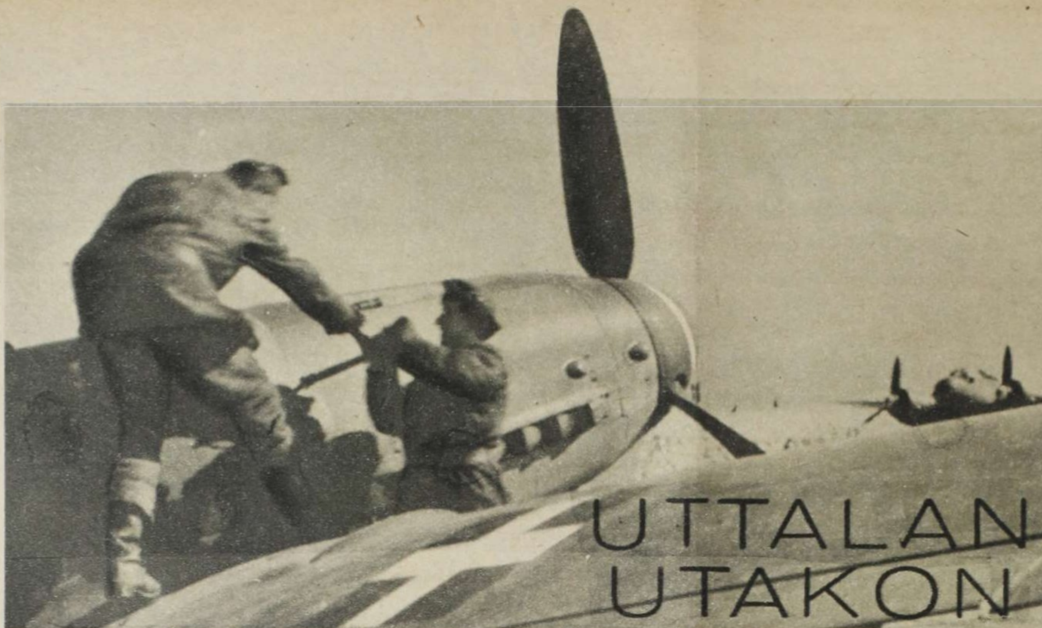




3. Üzemanyagot töltenek bevetés előtt a bombázóba

4. Vizsgálatra készen a Messerschmitt-vadász motorja

5. A fegyvermester tisztítja a Ju 88 bombázó merev fedélzeti gépágyúját



UTTALAN UTAKON

A repülők élete nem mindig olyan szép és zökkenőmentes, mint azt nagyon sokan hiszik. Sokszor adódnak olyan alkalmak, amikor a repülőknek éppúgy ki kell venniök részüket a földi megpróbáltatásokból, mint a gyalogságnak. Különösen sok alkalmat adnak erre a gyors áttelepülések, váratlanul, hirtelen érkezett parancsok. Egy-egy repülőalakulat ugyanis két főcsoportra oszlik: hajózók és földi személyzet. Hajózók a pilóták, megfigyelők, rádiósok és lövészek. A földi személyzet pedig szerelőkből, fegyveresekből, műszerészekből, irnokokból és még nagyon sok fontos beosztást betöltő személyzetből áll. Ezeknek felszerelését, a javítóműhelyeket és raktárakat éppúgy gépkocsikon továbbítják, mint minden más földi alakulatnál. A földi személyzet nélkül megbénul a hajózók munkája és nélkülük elképzelhetetlen a legegyszerűbb feladatok végrehajtása is.

Mindezek előrebocsátása után emlékezem meg a bombázó század egyik áttelepüléséről. Itt történt, a keleti fronton.

Áttelepülés

A repülőtér körül két-három kilométeres távolságban nagyobb orvlövészkötelékek és szovjet páncélosok gyülekeztek. Időnkint a tüzérség zúdított összpontosított tüzet a még ott tartózkodó gépekre, katonaságra és barakokra. Olyan volt az egész repülőtér, mint egy feltúrt ugar. A századnak át kellett települnie. Megérkezett az áttelepülési parancs is és a gépek utoljára szaladtak neki az iszaptengernek. Néhány óra múlva a földi részleg is indulásra kész állapotba került s a nehéz gépkocsik kifordultak az apró udvarokról a falu sáros, kövezetlen főútjára.

Az a megkönnyebbülés azonban, mely az áttelepülési parancsot fogadta, nem tarthatott sokáig. Alig alakult meg ugyanis a menetoszlop és alig hagyta el a részleg a falut, amikor egyik kocsi a másik után vált a „vendégmarasztaló" iszap tehetetlen prédájává. Néhány kísérlet után tengelyig fúrták magukat a kerekek a sárba és nem volt többé semmi emberi hatalom és erő, amely kimozdíthatta volna onnan őket.

Vontatóval előre

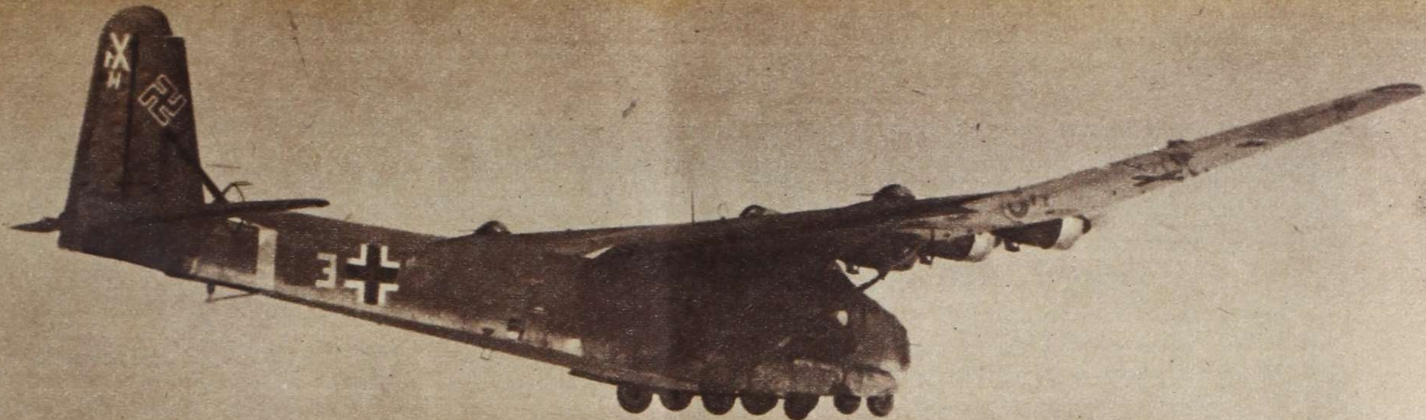
Amikor már minden hiábavalónak bizonyult, akkor a századparancsnok maga mellé vett két embert s a tőlük mintegy huszonöt kilométernyire eső nagyobb faluba gyalogolt, hogy vontatóerőről gondoskodjék. Saját parancsnoki gépkocsija, a sok megpróbáltatást kiállt „Mercedes" ugyanis maga járt elől az elmerülésnél a legjobb példával. Nem volt más választás, vállalni kellett ezt a megpróbáltatást is.

Erősen alkonyodott már, amikor a közelben megjelent egy hernyótalpas „Sztalinó". Acélkötelek feszültek a gépkocsik orrán. Mellettük fülig sáros emberek taposták bokáig süllyedve az átázott agyagot. Maga a századparancsnok — H. főhadnagy — szintén nyakig sárosan, kezében ásóval egyengette embereivel együtt a tengelyek alatt összegyűrődött sárhegyeket. A megfeszített munka eredményeként azután — midőn a „Sztalinót" a legősibb, de legmegbízhatóbb vontatóerő, az állat váltotta fel — egymás után kerültek szárazra a gépkocsik. A kövesúton azután már könnyebben haladhatott az oszlop. Az első kiemelt kocsik legénysége tüzet rakott az út mentén és ott száritgatta átázott csizmáját, ruháját és ott várta az utolsó kocsik kiemelését.

gyulai Jankovits Ferenc



Magyar és német szerelők közös munkája egy Ju. 87. zuhanóbombázón




Gigant indul a repülőtérről



Vadászrepülőtér a galiciai síkságon



Bombarakodás a középső arcvonalszakaszon

BV. 138. felderítőgép biztosít a Fekete-tengeren

A GYŐZTES VADÁSZOK

Sanyi első légi győzelme

Kiskun vagyok testestől-lelkestől. A szemem már korán marta a por, a homok. De én fütyültem rá. Keresztülláttam a sárga csóvákon, melyet poroszkáló szekerek húztak. Inas embereket láttam. Tömzsi népet, aki ugyanúgy nevetett a sivárságon, akár én. Pedig mindnyájan ezt a nyavalyás szélfúrta talajt izzadták meg. Nem tudom hogyan, de én is szívfájdítóan szeretni kezdtem mindent, ami körülöttem kínoskodva él, mozog. Embereket láttam... Egyik órákig meghajtott derékkal nyesi a venyigét a szőlőtőkéről. Azt mondtam rá: »kemény derekű«. A másik görbe lábával egész nap méteres zsákokat hordott létrás padlásra. Aszontam: »kitartó«. Egy vállas atyánkfia csárdánk tölgyfaasztalába tövig vágta a fokosát; aszontam: »erős«. Lángoló nádkunyhóból égettszájú férfit láttam kirohanni, karján rongyokba bugyolált csecsemőkkel. Mögötte földreomlott a zsarátnok. Ő az önteláldozó volt.

Mindent, mindent szerettem, aki körülöttem szilaj kun izmokba élemedett. Magamba akartam szívni őket. Kunságból épüljek föl magam is. A csontom, a bőröm rugósra szíjja meg a homok. Mert ez az anyag jó! A gép mellé éppen úgy, mint a kasza mellé. Olajos kézzel éppen úgy, mint tüzelő naptól izzadtan.

Hogy igazi kun legény lettem-e, nem tudom? Az itt látszik meg a kievi pusztán. Nem fokossal verekszem, az biztos. Mellettem karcsú vadászgép pihenkedik. A délutáni nap éppen úgy pironkodik ránk, akár Balotapusztán a Kis-Kunságban. Éppen olyan eltaposott dombocskák vannak. Ni, az egyiknek aljában porfelhő. Még majd a Benci komám lyukad ki belőle, megrakott kévésszekérrel. Oh, milyen badarság! A porfelhőből egy Ju-52-es szállítógép bújik ki, felszálláshoz gurul. Mégse Benci...

Itt lesz valami. Tóth hadnagy úr siet felém. Vigyázzba vágom poros pilótacsizmám. Már messziről kurjant.

— Örömhír Sándor! Bevetésre megyünk. Irány Kiev, szabadvadászat. A kivonuló csapatokat biztosítjuk esetleges alacsonytámadás ellen.

— Pompás, hadnagy uram! Már benne is ülök a masinában. — Avval már bele is huppanok az ülésbe. Szerelőm vigyorogva tekeri az indítóforgattyut. Gyorsan bekötöm magam. Végigmustrálom a műszereket, mint a kupec a vásárlandó ló fogait. A karokat indulási helyzetbe hozom. Nagyszerű! Parancsnokom légcsavarja már nem látszik; forog. Meghúzom én is az indítógyujtót. Pompás. Egyből nekiiramodik. A repülőtér füvét meghullámoztatjuk egy kicsit a légcsavarszéllel. Könnyed futással a levegőbe emelkedünk. Mókásak lehetünk idefönn. Minden orosz tyúk félszemmel tyurrog ránk, amikor elsuhanunk fölötte. Sasnak gondol a bárgyú baromfinépe. Jól gondolja. Ám mi vascsibére vadászunk. Minden szárnycsapásunk arra megy.

Alattunk füst, kormos felhők, oszlopok lángból. Ez Kiev. Javarésze ég. Tombol alattunk a csata. Légcsavarom vijjog. Úgy lám, megütök én valakit, vagy engem valaki. A füstoszlopok között kanyargunk ide-oda. A földön, mint batyus hangyák mászkálnak a katonák. A zsitomiri út megtömött ér. Gépkocsik ezrei folynak rajta, tömve katonával.

De hi! apró pontocskák keleten. Mind nagyobbak. Ellenség! Megnyomom a botkormányon a rádiógombot és figyelmeztetem parancsnokom.

— Gépek 12 óra irányában előttünk!

— Látom! — csetten a fejhallgató.

Ők jönnek, mi megyünk. Egyre közelebb láthatók.

— I-i-i-e-lek! Támadok! — harsog a fejhallgató a fülemen. Tele vagyok fontossággal.

— Biztosítok!... Vadászok is vannak! — válaszolok.

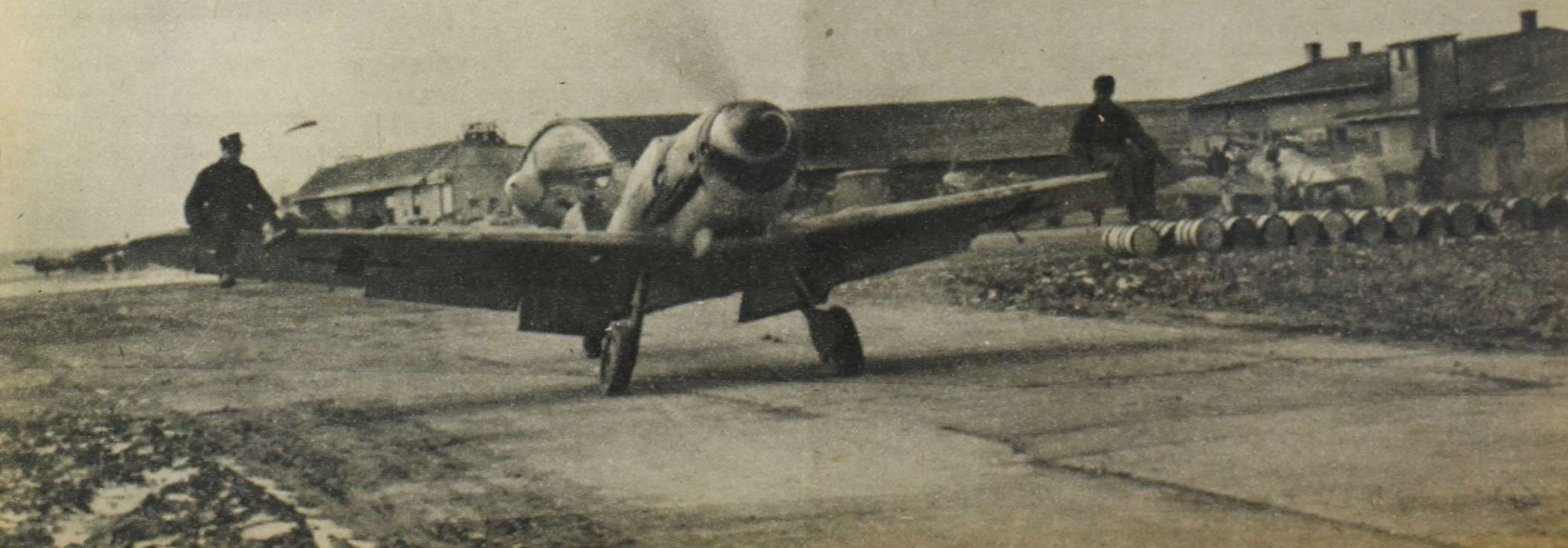
Nagy ívben a nap felől, mögéjük fordulunk. Parancsnokom támad. Az Il—2-es már ég is. Szegény tagok nem tudják, mi lett a vesztük. De vadász sehol. Akkor szabad a vásár. Most mutasd meg, Sándor, méltó vagy-e a »kiskun« névre? Bévágod-é a fokost tövig az asztalba? Belezúdulok egy Il—2-es nyakába. Menekülni igyekszik. Hiába, komám! Nyugodtan célzok, bár ujjaimon ott sistereg a kicsapódó vér. Mind a két kézzel szegecselem az Ivánt. Jól ülnek a lövések. Kigyulladt!

— Bravó, Sándor! — hallom parancsnokom hangját. Tehát lezuhant. Nem láthattam, mert felhúzok újabb támadásra. Tele vagyok harcos tűzzel. Még egy gépet látok a légtérben. Utána vetem magam. Parancsnokom megelőz. Előttem veti a földre. A többi rémülten menekül vissza keletnek. Ezek se támadják a visszavonulókat. Géppárunk három gépet lőtt le. Az alkonyat gépeinkre árnyékoskodik. Jó lesz hazainalni. Az első légigyőzelem feszíti a mellényem. Az ejtőernyőhevederek majd leszakadnak rólam.

Harc kell az embernek. Az hát! Belegyökeresedni az erőbe. Megtörzsökösködni benne. Minden magyar talpát a sarkantyú vagy a lábkormány csiklandozza. Tele lenni kedvvel a nagy erőben. Úgy szállok le a nagy billegetés után, hogy csak úgy kavarodik a homok... Nem a kunsági, de a kievi.

Nagy Sándor

Me. 109. vadászaink az indítóvonalra gurulnak



REPÜLŐ BAJTÁRSAK

Amerre szem ellát, mindenütt hó borította be a végtelennek látszó pusztákat. Két nappal ezelőtt még térdigérő sárban csúszkáltak, bukdácsoltak a gépek és emberek. Fel- és leszállásnál fekete sárfelhőket vágtak fel a kerekek. A levegőbe fröcskölt iszapot, azután elkapta a légcsavar szele és seperte hátra a gép mögé. Egy-egy fel- és leszállás után az esetleg ott ácsorgó szerelők olyanokká váltak ettől a permetező sártól, mint a pulykatojás. Ma azonban már fél méter vastag hó takarja el a föld felszaggatott sebeit. A keleti szél szinte vízszintesen sodorja az apró hópelyheket. Nem látunk mást, csak ezt a homályos függönyt és azon túl sejtelmesen derengő akácos elmosódó körvonalait. Pedig nincs messzebb ez az erdő százötven, kétszáz méternél.

Repülésről, bevetésről természetesen szó sem lehet. Azért mégis ott ülünk a vadászokkal együtt a Flugleitung épületében és a néhány nappal ezelőtti eseményekről beszélgetünk. Reggel légitámadást kaptunk. A Focke-Wulf vadászok két gépet lőttek közvetlenül a repülőtér mellett, a másik kettőt pedig néhány kilométerrel északra. Akkor a Focke-Wulfosok voltak szolgálatban, most Messerschmitt vadászok várják a kedvező alkalmat és a bevetési parancsot.

Vitéz Debrődy hadnagy mellett ülök. Vele beszélgetek arról a bevetésről, amelyről a szövetséges német vadászok hadinaplójukban aranykeretes külön oldalon emlékeztek meg.

Légigyőzelem

Debrődy hadnagy arca kicsit sápadt. Időnként türelmetlen mozdulatot tesz. Látszik rajta, hogy nyugtalanítja valami. Ilyenkor feláll, nagyot szív cigarettájából, aztán ismét leül és magyarázza tovább az eseményeket:

— Egyszerre, szinte egészen váratlanul hat Jak. 9-es szovjet vadászt vettünk észre. Azonnal rája fordultunk. „Beültem" az egyik gép mögé és egymás után löttem rá a sorozatokat. Ma azonban valahogy nem volt szerencsém a lövésekkel — ismerte be tárgyilagosan a tizenhat légigyőzelmet elért hadnagy az első támadás eredménytelenségét — és épp másodszor akartam rácsapni a „Jani"-ra, amikor újabb ellenséges vadász bukkant elő a felhők közül. Azonnal megtámadott. Hátulról jött. Kabinomat füst öntötte el. Azt hittem, hogy megfulladok. Ledobtam a kabintetőt. Ki akartam ugrani, de még idejében észrevettem, hogy már csak száz méter magasan vagyok. Nem tehettem mást, le kellett szállanom. Még láttam, amikor Kenyeres Miklós hadnagy rácsapott az engem támadó gépre s a szovjet vadász a következő pillanatban égve zuhant a földre. Miklósnak ez volt a tizennyolcadik légigyőzelme.

Kényszerleszállás

— A gépet sikerült kivennem a zuhanásból és egy erdővel körülvett tisztáson hasraszálltam. Fogalmam sem volt róla, hogy saját, vagy idegen területen vagyok-e, mert abban az időben német és orosz zsákok váltakozva terültek el egymás mellett. Amint földre értem, azonnal a rádió kiszereléséhez fogtam. Szerelés közben azonban észrevettem, hogy Kenyeres hadnagy néhány kört írt le felettem azután kiengedte a futóművet és leszállt az én gépem mellé — kerékre:

Tüzérségi tűzben

Gyere Debcsi gyorsan, hazamegyünk — kiáltott felém — és már le is dobta a kabintetőt.

— Az első pillanatban lehetetlennek tartottam, hogy ketten beférjünk az egy személy számára is szűk ülésbe, de gondolkozni nem volt sok időnk. Fejünk fölött gyalogsági lövedékek



húztak el és hangosat koppanva akadtak meg a fatörzsekben, azután sivítást hallottunk. A sivítást egyszerre éles dörrenés váltotta fel. Tüzérségi lövedék csapott be közvetlenül mellettünk, majd ezt követte a második és harmadik. Miklós azonban nem hagyta zavartatni magát:

Dobd le a bőrzubbonyt — kiáltotta és maga is gyors mozdulattal rántotta végig a zipzárat. A tüzérségi lövedékek mind gyakrabban robbantak közvetlen közelünkben, sietnünk kellett.

Ketten egy kabinban

— Először én ültem be az ülés mögé, azután Miklós préselte be magát az ölembe. Ma sem értem, hogy mikép fértünk el ketten azon a kis helyen, csak azt tudom, hogy nagy hálával és szeretettel öleltem magamhoz Kenyeres

— Motorunk azután felbúgott. A lábkormányt én vettem pártfogásba, a botkormányt és a gázkart Miklós. A föld megmozdult alattunk. A startunk bizony görbére sikerült. Hűséges gépünk nekifutás közben egy árkot is kénytelen volt átugorni, végül azonban mégis a levegőben voltunk. Az igazi küzdelem azonban még csak most kezdődött. Teljes erőmből kapaszkodtam az elülső páncélba, de néhány pillanat mulva éreztem, hogy ujjaim már alig bírják az erőfeszítést. Négyszáz-négyszázötven kilométeres sebességgel haladtunk és közben állandóan attól kellett tartanom, hogy kiemel az irtózatos erejű légvonat. Kinomban Miklós haubéját haraptam és közben vigyáznom kellett a kormányra is. Végre azonban mégis hazaértünk. Felejthetetlen pillanat volt, amikor kiszállás után megfoghattam Kenyeres hadnagy kezét és megköszönhettem, hogy megmentett a fogságból — fejezte be elbeszélését vitéz Debrődy hadnagy.

Kenyeres Miklós hadnagy nem nyilatkozik az eseményekkel kapcsolatban. Helyette a század parancsnoka, Kovács József százados emeli fel a hangját:

— Miklóst szoros barátság fűzi Debcsihez, de még emlékezem rá, amikor a leszállás után Kenyeres hadnagy úr azt mondotta, hogy ugyanezt megtette volna bármelyik bajtársáért is. Ezzel a bajtársiasság és hősiesség kiemelkedő bizonyítékát szolgáltatta — tette hozzá Kovács József százados.

Előttünk, a székek és padok előtt ott áll a Mölders vadászosztály helyettes parancsnoka is, Fassong német főhadnagy. Egy ideig hallgatja beszélgetésünket, azután közbeszól:

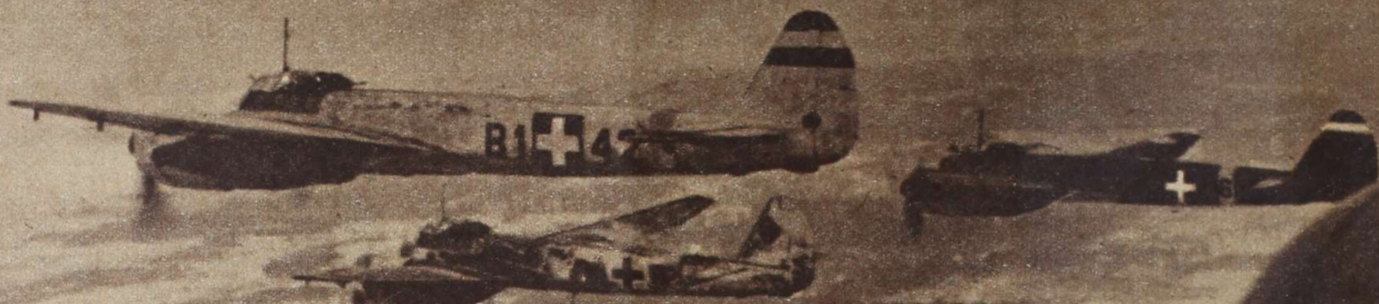
— Már hosszú ideje kint vagyok a fronton, de ehhez hasonló bajtársiasságot és hősiességet még nem tapasztaltam. Különösen Messerschmitt géppel volt rendkivül nehéz ennek a cselekedetnek a végrehajtása, mert a kabin annyira szűk és ismeretlen terepen Messerschmitt vadászgéppel leszállni annyira nehéz, hogy eddig még csak gondolni sem mertünk ilyen lehetőségre. Kétségtelen, hogy igen nagyfokú hősiesség kell egy ilyen feladat megoldásához.

Fassong főhadnagy a napokban aratta hatvanötödik légigyőzelmét, de meghajtja fejét Kenyeres Miklós hadnagy cselekedete előtt.

Azóta minden magyar és szövetséges vadász szemében Kenyeres hadnagy az igazi bajtársiasság megtestesítője.

gyulai Jankovits Ferenc

A gépek egy része téli álcázással repül



ZUHANÓBOMBÁZÓINKNÁL

— Bevetésre felkészülni!

Felkelünk, öltözködünk. Kinézünk az ablakon.

A köd oszlóban van és emelkedik a plafon. A repülőtéren hatalmas motorok dübörögnek fel, szerelők vizsgálják át lelkiismeretesen. A fegyveresek bombákkal rakják tele a tárakat és betöltik a géppuskákat. Óramű pontossággal történik minden és amikor a hajózó személyzet a repülőtérre ér, már az összes előkészületeket megtették.

Így van ez mindig, most is.

A magyar Ju. 88-asok egymásután emelkednek a levegőbe.

A magyar Zubók

— Cél F. vasútállomása!

Alul egymásután maradnak el a falvak és városok, folyók és hegyek és mi úgy érezzük, mintha állanánk és a föld szaladna ki alólunk visszatarthatatlanul.

Amikor a cél fölé fordul a század, a Heinkelek már elvégezték munkájukat. Ők vízszintes bombázást hajtottak végre ez alkalommal is. Az eget alattunk feketére festette a füst és korom. Ahol pedig tiszta maradt az ég, ott a flakkok tették szeplőssé a bárányfelhős égboltot.

— Zuhanás! — hangzik a parancs és a magyar bombázógépek ora éles bal fordulóval zuhan a célra. A kötelék szorosan egymás mellett zúdul pokoli dübörgéssel a légvédelmi ágyúk, könnyű elhárítók és nehéz gyalogsági puskák tüzében az állomásra. Ebből a dübörgésből mi semmit sem hallunk, csak az elhárító tüzérség tüzét látjuk és az ellenséges vadászokat, akik feszült figyelemmel kísérik a kötelék minden mozdulatát, hogy alkalmas időben lecsaphassanak a védtelenné vált, vagy a többiektől elszakadt magányos gépekre.

A zuhanásban lévő századot fekete, szürke füstfelhők veszik körül. A gépek mellett fényes, foszforos csíkok szaladnak villámsebesen a felhők közé. Pokoli tűzijáték ez s a bombák ebben a tűzijátékban, mint ellenállhatatlan, tehetetlen tömegek hullanak az állomás épületeire, a sínek közé és indulásra kész mozdonyokra.

Zúg, dübörög körülöttünk minden, amikor váratlanul megszólal a rádió:

— Halló vezér, itt ötös, halló vezér, itt ötös... pilótánk W. hadnagy súlyosan megsebesült.

Többet nem tudunk meg róluk, nem válaszolt. Csak azt látjuk, hogy mélyebbre zuhannak nálunk, de azután kiemelkednek a zuhanásból és a köteléklel együtt tartanak hazafelé.

Az ötössel baj van

A repülőtér felett az ötös piros rakétákat lő ki és elsőnek ereszkedik a gyepre.

A személyzete már száll ki a gépből, amikorra mi odaérünk. W. hadnagy bal karja vastagon bekötözve. Arca fehér, ruháját elöntötte a vér, de azért saját lábán lép be a kocsiba és maga mondja el az eseményeket:

— Még zuhanásban voltunk, amikor éles kattanást hallottam és a bal kezem tején erős ütést éreztem. Csuklómat nem tudtam mozgatni és attól féltem, hogy zuhanás közben a földbe fúródunk.

Hangja elakad, egy korty vizet kér, azután folytatja tovább:

— Ami ezután következett, arra csak halványan emlékezem — húnyja le néhány pillanatra a szemét. — Eszméletemet nem vesztettem el, de a gép legfontosabb műszerét, a trimmelőt nem tudtam többé a balkezemmel használni. A kezemet sem tudtam mozgatni s a műszert is szétvitte a lövedék. Ezzel a műszerrel kell a gépet kiemelni a zuhanásból. Nem gondolkozhattam sokat. Jobb kezemmel átnyúltam a trimmelő megmaradt csapjához, N. hadapród pedig ezalatt, jobb kezem helyett a szarvkormányt vette kezébe. Néha úgy éreztem, hogy nem bírom tovább és le kell szállnunk, kényszerleszállást kell végrehajtanunk. Sok vért vesztettem s a bal karom teljesen használhatatlanná vált. Ezekben a percekben volt N. hadapród legnagyobb segítségemre. Nélküle talán összetörve hevernénk most valahol gépünkkel együtt.

N. hadapród elhárítja magáról a dicsőséget:

— Csak azt tettem, amit mindenki megtett volna, hasonlóan szorult helyzetben.

gy. J—ts F—c



Ismét otthon...



A székesfőváros sportegyesületének a »Budapest« Sport Egyesület repülőszakosztályának évi jelentése legelsősorban megemlékezik a szakosztály által kiképzett, Hazánk szolgálatában repülőhalált halt hős katonáiról:

Zvolenszky Egon m. kir. rep. hadnagy,
Péterffy Andor rep. hdp. őrmester,
Weszely István rep. hdp. őrmester,
gróf Wenckheim Sigfried karp. rep. őrv.

a szakosztály volt repülői.

A szakosztály munkásságát egy hathetes repülőelméleti tanfolyammal kezdte meg.

A tanfolyamot ünnepélyes keretek között dr. Ember Sándor, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke nyitotta meg. A tanfolyam megnyitásán a M. kir. Légi Erők Parancsnoka képviseletében Illy Sándor repülőezredes, valamint a légügyi hatóságok és sportrepülő egyesületek vezetői jelentek meg.

A tanfolyam előadói a magyar repülés szaktekintélyei voltak:
aerodinamika: Varga László, az Aerotechnikai Intézet tanára,
légi-jog: dr. Szegheő István min. tanácsos,
meteorológia: Tóth Géza, a Meteorológiai Intézet tanára,
motortan: Kégl Károly rep. mérnök szds.
műszertan: Marx Ferenc műszergyáros,
navigáció: Timár Gyula m. kir. rep. őrnagy, pilóta,
vit. repülés: Némedy József tanár, vit. rep. főoktató.

A tanfolyam keretén belül még előadást tartottak:
a repülés fejlődéséről: vitéz Hefty Frigyes vit. rep. főoktató,
kismotoros rep. gépekről: Fináczy Béla főmérnök,
a magyar óceánrepülésről: Magyar Sándor,
a repülés hatása az emberi szervezetre: dr. merényi Scholtz Gusztáv m. kir. rep. orvos alezredes,
a motoros rep. kiképzésről: Kőszegi Gyula rep. főoktató.

Hazánkban a B. S. E. elméleti tanfolyama az egyetlen, amely már hosszú évek óta nyilvános repülő elméleti előadássorozatot tart folyamatosan.

Az 1943. évben a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap-i kiképzést és a sportrepülést a Vecsés—Ferihegyi sportrepülőtéren végezte a szakosztály. A haderőnkívüli kiképzés június hótól szeptember hó közepéig, a hét minden napján, szombat délután és vasárnap kivételével tartott. Ebben a három hónapban a repülőtér nagy igénybevétele miatt csak szerda és szombat délután, valamint vasárnapi napon tarthatott sportrepülő üzemet a szakosztály. Ennek ellenére a teljesítmények nem maradtak el a mult év eredményei mellett.

Nagy nehézséget okozott a repülőtérnek a várostól való nagy távolsága, a sportrepülők lelkesedését azonban ez nem csökkentette.

A szakosztály az év folyamán valamennyi repülő eseményen résztvett. A vitéz Horthy István repülő emléktúrán, mely a Magyar Aero Szövetség kiváló rendezésében folyt le, a szakosztály a legtöbb géppel vett részt.

A HA-WAY Aradó 79 típusú géppel Kun Miklós pilóta és Gara D. növendék.

HA-MIS Klemm 35 típusú géppel Nosztrai Konrád pilóta és Berghoffer R. növendék.

HA-OBA Klemm 25 típusú géppel Lieszkovszky A. pilóta és dr. Riegler R. növendék.

HA-VAS Aradó 79 típusú géppel Kőszegi Gy. pilóta és Majorszky Gy. növendék.

A túra legkisebb gépével a 45 lóerős Zlin XII. HA-NAQ-al Bukovinszky Zoltán pilóta és Szilágyi András növendék vett részt.

A szakosztály kiképző keretének növendékei két alkalommal tartottak zenés őrségváltást az Ereklyés Országzászlónál. Az ünnepi beszédet Padányi Gyulyás Jenő országgyűlési képviselő tartotta, amelynek során példaképül állította a B. S. E. repülőszakosztály nemzetnevelő munkásságát. Az Ereklyés Országzászló Bizottság zászlóplakettjét adományozta a szakosztálynak.

Mindszentek napján a szakosztály Kőszegi Gyula főoktató vezetésével küldöttségileg koszorút helyezett a Főméltóságú Kormányzóhelyettes Úr és gróf Károlyi Gyula Őméltósága, a B. S. E. volt társelnökeinek kenderesi sírjára. A küldöttséget a Főméltóságú Asszonyok és a Kormányzó Urunk fogadták.

Az év folyamán a szakosztálynál, illetve kiképző keretnél 38 fő növendék tette le a motorosrepülővizsgát.

Az év folyamán a B. S. E. sportrepülői teljesítették a legtöbb repült időt.

A kiképzésben balesettel kapcsolatos sérülés nem fordult elő.

A szakosztály hálával emlékezik meg a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intéző bizottsága és a Magyar Aero Szövetség támogatásaként kiutalt M. 25. Nebuló típusú repülőgép adományozásáról.

A B. S. E. géppark ja 18 motoros repülőgépből áll, melyhez még hozzászámítható a már megrendelt Heinkel Kadett típusú vontató repülőgép. A motorosrepülőkiképzés munkáját Kőszegi Gyula főoktató irányítása mellett Teleki Lajos, Nosztrai Konrád, Kiss János, Takács László végezték.

A szakosztály vitorlázó repülőinek, illetve haderőnkívüli keretének kiképzése 28 drb. vitorlázó repülőgéppel, a gödöllői repülőtéren történt. Az összes vitorlázórepülő vizsgák száma: 180.

A kiképzés alatt sérüléses baleset nem volt.

Az összes vitorlázórepülési idő: 256 óra 26 perc, 8931 felszállással.

A vitorlázórepülő kiképzést:
Némedy József főoktató, Bukovinszky Zoltán oktató, Lieszkovszky András oktató és Takács László oktató végezték.

A szakosztály megvalósítandó tervei egy M. 29 típusú, magyar építésű repülőgép és egy »Kevély« típusú vitorlázórepülőgép beszerzése, melyeknek megrendelése már folyamatban van.

A szakosztály eredményes munkáját a polgármester, az egyesület elnöke, vitéz Becske Kálmán alpolgármester és Kovácsházy Vilmos tanácsnok, üv. elnök, mindenkor megértő támogatása eredményezte. A vezetőség megértve a sportrepülés nemzetvédelmi fontosságát, a ma már tíz éves multra tekintő repülőszakosztály gép- és pilótaállományának állandó fejlődésével népszerűsítette a magyar sportrepülést és emelte a vezető egyesületek sorába.

BSE repülők az Országzászlónál adott őrségen



A Műegyetemi Sportrepülők legeredményesebb munkaéve

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület kiváló teljesítményeivel a mult évben is megmutatta, hogy méltó régi hírnevére! Sokoldalú munkásságának bármely ágát vizsgáljuk, mindegyikben az Egyesület tagjainak lelkes munkáját, szakszerűségét és fegyelmezettségét találjuk.

Vitorlázórepülőink ez évben is husvéti tábort rendeztek a Hármashatárhegyen és vontató-teljesítménytábort Érden. A nagyszámú koszorús sirály gyarapodás a minőségi válogatást bizonyítja. S nem utolsósorban kell megemlíteni, hogy Tasnádi László első magyar aranykoszorús teljesítményjelvénye után a negyediket Beniczky Lajos személyében ismét M. Sr. E. tag érdemelte ki. Ezenkívül Bollmann Béla és Vojnich Pál a Kevélyen az aranykoszorú magassági feltételeit teljesítették. Vojnich 5053 m-es makassági repülése egyúttal országos és európai viszonylatban is kiváló teljesítmény.

Értékelhető teljesítmény az előző évi 80-al szemben 259 volt, ebből 42 idő-, 77 táv- és 140 magassági repülés. Ezenkívül a vitorlázó szakszolgálati engedélyt elnyerte 12, vontathatóságit 11, kétülésest 14, oktatóit 4, segédoktatóit 8 és berepülőit 7 repülőnk.

Távrepülésben megtettünk *8826 km-t* az előző évi 5503 km-rel szemben. Vitorlázórepülőgépállományunk is kibővült. Használatban volt 4 Tücsök, 8 Vöcsök, 5 Pilis, 4 M. 22, 2 Kevély és 2 Cimbora. Az év végfelé beszereztünk 2 drb Motor-Babyt is.

Kimagasló teljesítményrepüléseinket az alábbi táblázat foglalja össze, melyben *csak a 200 km feletti táv-, 2000 m feletti relatív magasságú- és 10 órát meghaladó* időtartamrepülések vannak feltüntetve.

Motoros repülésünk is továbbfejlődött, s az idő követelményeinek megfelelően számosan tettek motoros vizsgát repülőink közül. Összehasonlítva az előző év eredményeivel (zárójelben) az alábbiakat láthatjuk:

Felszállások száma: 6465 (4216)

Gépállomány: 14 (10) darab 2520 (1755) LE.

Motoros repülőink végezték vitorlázórepülőink iskolavontatását, távrepülés esetén pedig a visszavontatást. Számos helyközi repülést végeztek 40.558 km-el. A H. M. N. R. A. M. Sr. E. kerete kiváló oktatói vezetésével az elsők között végzett.

Tervező irodánk a nyár közepén az Aerodynamikai Intézet területére költözött s itt kibővített keretek között folytatta szerkesztő munkáját Zámolyi Ferenc vezetése mellett husz főnyi gépészmérnökhallgatóval.

Befejezést nyert a „Daru“ vontatórepülőgép műhelyrajzainak elkészítése és a gép építése is előrehaladott állapotban van. A Beniczky Lajos által szerkesztett „Fergeteg“ kétüléses, nagyteljesítményű vitorlázórepülőgép építése befejezéséhez közeledik. A Zámolyi—Beniczky-féle „Kóbor“ mintájú korszerű kismotoros sportgép tervezés alatt áll.

A Tervező Iroda szomszédságában dolgozik a korszerűen berendezett Tanműhely Bánsághi Tibor vezetésével. Itt épül a „Fergeteg“, melyen már az utolsó simításokat végzik. A gép építésén kívül számos kisebb-nagyobb javítást végeztek a műhely jókezű munkásai.

S.	Kelt	Név	Gép	Honnan—Hová?	Táv	Magasság Tiszta	Magasság Absz.	Idő	Jegyzet
1.	IV. 7	Lenkei Antal	M. 22	Fhegy-Nagyvárad	228	1963	2460		
	V. 4	Szomolányi K.	Pilis	Hhh				11602'	
	5	Lenkei A.	M. 22	Fhegy-Csáktornya	246	1853	2410		cél
	14	Sóváry Gy.	Kevély	Hhh				10655'	
	19	Nagy H.	M. 22	Hhh-Nagybátony	193	2213	2686		
	VI. 24	Szokolay A.	M. 22	Rákos-Nszőllős	294	1875	1445		
	25	Auguszt L.	M. 22	Érd-Kőrösfeketető	272	1492	1840		irány
	26	Rózsa F.	M. 22	Fhegy-Karcagi pta	150	2334	2636		
	VII. 3	Szij K.	M. 22	Érd-Egyek	150	2056	2628		
10.	3	Auguszt L.	M. 22	Érd-Kőrösgyéres	217	2153	2410		
	4	Sóváry Gy.	M. 22	Érd-Székelyhíd	238	1876	2838		
	4	Balázs A.	M. 22	Érd-Sóvárhegy	252				
	5	Szij K.	M. 22	Érd		2174	2485		
	5	Lenkei A.	M. 22	Érd-Nagyvárad	228	2449	2747		cél
	10	Bollmann B.	M. 22	Érd-Eskülló	265	1329	2025		
	14	Auguszt L.	M. 22	Érd-Újvidék	249	1377	1920		cél
		Beniczky L.	M. 22	T.bálint-M.szaka.	250	3157			E-
	15	Lenkei A.	M. 22	Érd-Szolnok-Érd	196				hurok
	23	Beniczky L.	M. 22	Érd-Hencida	210	2507	2835		csúcs
20.	23	Vojnich P.	Kevély	Érd-Zenta	190	2509	3011		
	23	Bollmann B.	Kevély	Érd		2134	2507		
	25	Szij K.	M. 22	Érd-Csurog	230				
	26	Rózsa F.	M. 22	Érd		2384	2636		
	27	Rózsa F.	Kevély	Érd		2826	3195		
	28	Nagy H.	Kevély	Érd		2556	2965		
	28	Vojnich P.	Kevély	Érd		5053	5412	E-	Orsz.
	28	Auguszt L.	M. 22	Érd-Nagyvárad	228	2308	2548		cél
	28	Bollmann B.	Kevély	Érd		4237	4533	E-	Orsz.
	29	Vojnich P.	M. 22	Érd-Nagyvárad	228	2438	2867		cél
30.	29	Lenkei A.	Kevély	Érd		2212	2532		
	31	Lenkei A.	Kevély	Érd		2215	2485		
	VIII. 4	Urbán B.	Kevély	Érd		2033	2570		
	4	Bánsághi P.	Kevély	Érd		2366	2704		
	5	Tőzsér A.	M. 22	Érd-Rozsnyó	194	2102	2686		cél
	8	Beniczky L.	M. 22	Kéménd-Ú-vidék	305	1604	2323	E	cél
	31	Rózsa F.	Kevély	Hhh				14631'	
	X. 10	Rózsa F.	Kevély	Hhh				11—	

Modelezőink is kivették részüket a munkából eörsi Nagy Lajos irányítása mellett. Résztvettek minden modelező megmozduláson és számos díjat nyertek.

Igy februárban az Mr. Sr. E. által rendezett modelversenyen a mikrofilmes gépek indítói között első lett Benedek György és a papirbevonású gépek versenyén is ő lett az első, kiváló modeljeivel. Réder—Benedek-féle benzinmotoros model, a „Mackó Muki“ idő- és távolsági nemzeti csúcsot és magassági nemzetközi csúcsot állította fel. Benedek M. 20 mintájú gumimotoros modelje nemzeti időtartam- és távolsági csúcsot állított fel, majd úszótalpakkal felszerelve újabb idő-, táv- és magassági nemzeti csúcsot repült. Az időtartamrepülés a világcsúcsot is meghaladja. A szeptemberben tartott országos magasstartos versenyen, majd az országos motoros versenyen szerepeltek sikeresen az M. Sr. E. modelezők és számos első és második díjat vittek el. A Nemzeti Sportcsarnokban Benedek által szerkesztett zárttéri papirmodel új nemzeti csúcsot állított fel, s az országos zártéri versenyen is sikerrel szerepeltek modelezőink.

Végeredményben 14 új országos csúcsot állítottak fel az M. Sr. E. modelezők, köztük két világcsúcsot. Hat első és négy második, valamint több egyéb helyezést értek el versenyzőink. A M. Ae. Sz. pontver-[illegible] ismét abszolut első helyezést ért el az M. Sr. E. modelező gárda.

Örömmel számolhatunk be a Kaiser Pál vezetése alatt álló Tanoncműhely munkájáról.

Az átlag 35 tanonccal dolgozó műhely oly szakmunkásokat nevel, akiket bármely gyár szivesen alkalmaz. Sikerült a nehézségeket is nagyrészben legyűrni. Igy az év tavaszán a Tanoncműhelyotthon és iroda céljaira Vecsés község nemesgondolkozású elöljárósága és polgárai kiváló fekvésű telket adományoztak, melyért ezúttal is köszönetünket fejezzük ki. Az év folyamán az épület tervei is elkészültek és az építés is javában folyik. Az új épületben sokkal racionálisabb munkamenet lesz biztosítható, mint eddig.

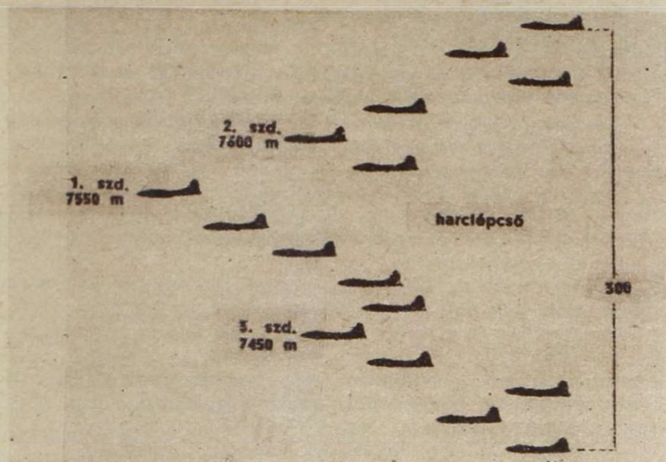
A Tanoncműhely vezetősége emlékiratot nyujtott be az illető hatóságokhoz, melyben tanoncainak érdekében a repülőgépipari ipartestület felállítását kéri. Ezek az előkészítő munkák után biztosan tekint a Tanoncműhely vezetősége a jövő felé.

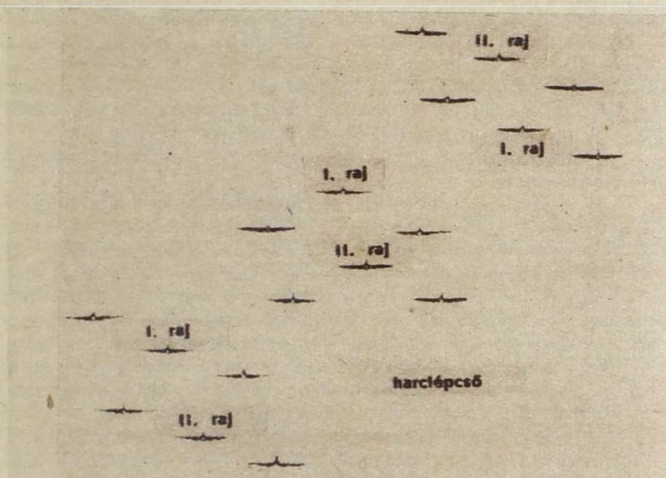
Összefoglalóan visszatekintve az M. Sr. E. mult évi munkájára, láthatjuk, hogy minden vonalon a haladás, fejlődés jegyében folyt a munka. A gyakorlati repülés új nemzeti csúcsokat hozott. A nagy létszám és az eredményes munka ellenére az egész év folyamán egyetlen komoly baleset sem történt!

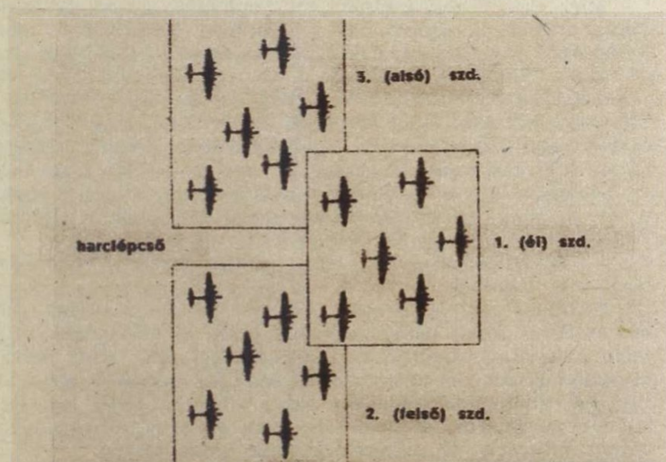
Ez a tény oktatóink és műszaki vezetőink alaposságát és repülőink meggondoltságát igazolja. Ilyen körültekintő tevékenységet látunk minden csoportnál és ez a munkakészség az M. Sr. E. minden tagját még nagyobb eredmények elérésére buzdítja.

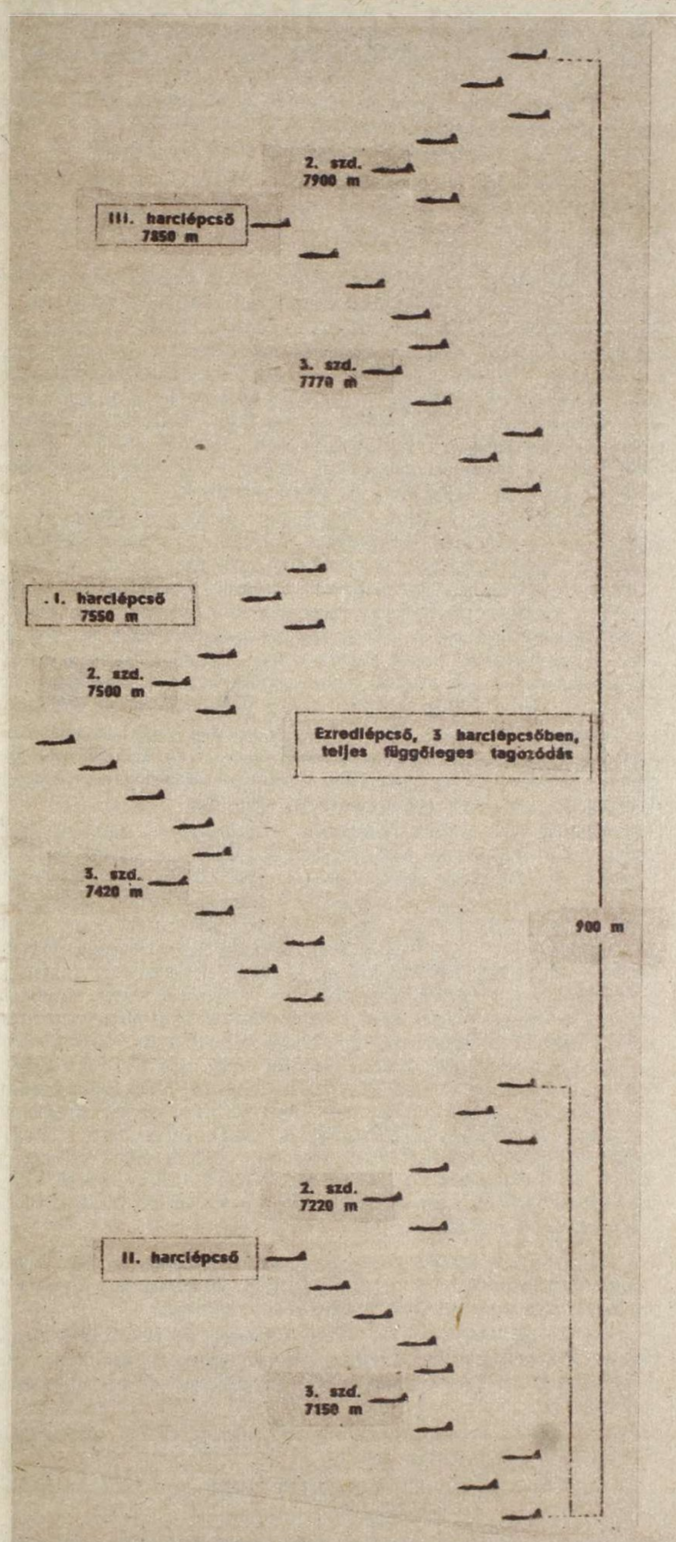
Cz. J.

AZ AMERIKAI BOMBÁZÓGÉPEK HARCALAKZATAI









Az amerikai gépek zárt kötelékei a legnagyobb tűzerő kifejtését akarják biztosítani. Baloldalt az osztály harclépcső alakzata, jobbra az ezred támadási alakzata, amelyet minden esetben megtartanak

Nappali bombatámadásaikra az amerikai harcigépek különleges alakzatokat vesznek fel, hogy tűzerejüket minél jobban juttassák érvényre a védő vadászkötelékekkel szemben. Az így nyert tűzösszpontosítást és hézagmentes tűzteret kellőképpen egészíti ki azután a kísérő vadászgépek nagy száma.

Az alakzat a szokásos század rajonként ékben módosítása, akként, hogy a gépek, helyesebben a századok egyes rajai egymáshoz viszonyítva nem pontos oszlopban, hanem némi eltolással repülnek, hogy semmilyen irányból se fedjék egymást.

Az amerikai neve ennek az alakzatnak Combat Box, tagjai a három százados osztályok, századonként hat géppel. A kötelék tagjai Boeing B—17 G repülőerődök, vagy Consolidated Liberator B—24D négymotoros bombázók. A B—17G fegyverzete: két drb 12.7 mm-es nehéz géppuska (robbanólövedékkel) a hátsó toronyban, egy-egy 12.7 mm-es nehéz géppuska a törzs két oldalán, egy 7.7 mm géppuska a törzsben a vezérsík előtt, két 12.7 mm-es nehéz géppuska az alsó toronyban, két 12.7 mm-es nehéz géppuska a felső toronyban és két 12.7 mm-es nehéz géppuska az orrban. A Liberator fegyverzete két 12.7 mm-es nehéz géppuska a törzs végén, egy-egy 12.7 mm-es nehéz géppuska a törzs két oldalán, két 12.7 mm-es nehéz géppuska az alsó toronyban, két 12.7 mm-es nehéz géppuska a felső toronyban és két 12.7 mm-es nehéz géppuska az orrban.

tavaszi célvontatáson...

Csípős, hideg, északi légáramlat söpri végig a repülőteret, tavaszi frisseséggel duzzasztva a hangártetőn a pirosfehércsíkos szélzsákot. Élénken változó mozgása, 5—6-os (27—44 kmh) lökéssel szélsebességet enged sejtetni.

— Ideális idő a célrepüléshez! — szívja a fogát fanyar mosollyal mellettem az egyik pilóta „szaki" barátom, majd eszkimó módra becsomagolt termetét belepréseli a kis Bückerbe.

A már előbb lepróbázott meleg motor hamar beugrik és a gép lassan megindul a startzászló felé. Jobbról, balról egy-egy szerelő kiséri az alsó szárnyat fogva, vigyázva, hogy az aránylag könnyű vászonmadár fel ne billenjen az erős légáramlatban. Azután beállva a felszállási irányba, gázadás után csak rövid ideig gurul, az erős talajszél nagy felhajtóerőt képez; meredeken szökik az ég felé. Bukdácsol, billeg, majd utánabocsátott tekintetem elől hamar eltűnik észak felé, hogy 2 órán át célpontja legyen a gyakorlatozó légvédelmi tüzérek géppuska- és ágyúcsöveinek.

— Bizony, a repülés e formája kemény munkát ró a pilótára — gondolom magamban. — Hideg, fagyveszély és nyomasztó egyhangúság a célrepülő kisérője. Mindig ugyanazokat a köröket vagy 8-asokat gyürni egymásután, elég unalmas és fárasztó dolog. Csupán az alacsonytámadás jelent némi változatosságot s fiatal pilótáink a feladatnak ezt a kedvezményszámba menő részét örömmel, sőt sokszor túlzott lelkiismeretességgel végzik olyannyira, hogy a megengedett 200 m-es alsó repülési határt bizony nem egy ízben túllépik.

Hogy — hogynem, ma egyik gépem sem repül, a napi feladatom ilyenkor a rádiók leápolása; a beszürődött por és piszok kifúvása a készülékből, kollektorcsiszolás az áramfejlesztőn, esetleges szénkefecsere, stb., stb.

Mielőtt munkámra indulnék, tekintetem még egyszer végigfuttatom a ragyogó tavaszi napsütésben fürdő repülőtéren és festői környékén. Lábam előtt smaragd-tengerként terül el a kövér gyep, míg a közeli hegyekből üde fenyőillatot hajt alá a virgonc szél. Majd egy-két pillanatra egy olasz 2 motoros Fiat-utasgép indulása köti le figyelmemet. Emelkedése előtt nagy tócsába rohan, a futók magasra fröccsentik a tegnapi nagy esőzés még be nem szívódott vizét, melyet azután a légcsavarszél apró cseppecskékre fúj szét. Fenséges színpompával törnek meg a tündöklő napsugár aranykévéi az apró, milliárdnyi prizmácskákon, kis szivárványhidakat varázsolva a már lebegő gépmadár mögött. A látomás hamar szertefoszlik s ismét csak a hegyek mutogatják magukat hivalkodóan, élesen, a páranélküli, tiszta levegőben. Szemközt, a hegytetőn egy zárda ablakai csillognak, villognak élénk sziporkázással a szikrázó, reggeli napfényben. Oly közelinek látszik, ha kinyujtanám a karomat, talán be is zörgethetnék rajtuk.

Elmerült szemlélődésemben vállamra nehezedő kéz zavar meg. Megfordulok. A repülőterünkön állomásozó célvontató csoport rádiós őrmestere kíván tőlem valamit.

— Kedves bajtárs!... Egy szívességre szeretném megkérni. Halaszthatatlan sürgős dolgom lenne a városban. Ha ideje engedi, helyettesítsen a mai repülésen! — mondja kérő tekintettel.

— Ha a századparancsnok úr megengedi — készséggel — felelem gondolkodás nélkül.

— Tőle már megkaptam az engedélyt, csak magán múlik.

— Kérem, én szívesen vállalom.

Mivel célvontató géppel még nem repültem, örömmel veszem át a szolgálatot. Ki tudja, milyen új élményben, tapasztalatszerzésben lesz részem az úton, sőt talán még izgalmas kaland is vár rám.

Azután megkapom a felvilágosítást a munkával kapcsolatban: a hívójeleket és a hullámhosszt, melyen dolgoznom kell a tüzérekkel.

— Sok dolga nem lesz, néha sebesség és magasságjelentés — fejezi be az eligazítást felettesem, majd leváltásának örülve, boldogan távozik.

Lassan felkészülök és kényelmes léptekkel lebaktatok a célzsákvontató Ju. 86-oshoz. A szerelők éppen az indítással vesződnek; felváltva, majd együttesen morognak, nem akar beugrani a jobbmotor.

— Maga jön velünk? Maga lesz a rádiós? — kérdezik tőlem ketten is, mikor észrevesznek.

— Igen — felelek röviden.

— Volt már vontatáson „szaki" bá? — fordul felém egy fiatal őrvezető, miközben teljes testsúlyával a légcsavarszárnynak fekve, megfeszített inakkal igyekszik társa segítségével visszaforgatni a „légsróf"-ot.

— Még nem — világosítom fel.

Sajnálkozva néznek rám, nem tudom, miért, amit rövid vállrándítással adok tudtukra. Majd összegörnyedve lebujok, a gép hasa alá és bemászok a gyomrába. Csak most látom, hogy ez a „láda" lényegesen különbözik a többi 86-ostól. Rádióteréből hiányzik a megfigyelőkosár, a törzsfenék majdnem teljesen zárt, csupán a célzsák kiengedésére szolgáló, kereknyílású akna tátong a kioldható „gondola" helyén.

— No de hol van itt az én helyem? — kérdezem magamtól meghökkenve.

Az átalakított rádiótér egyáltalában nem bírja elnyerni tetszésemet. Bárhogyan igyekszem elhelyezkedni a törzsfenékre szerelt billentyűszekrény mellett, sehogyan sem találom könnyűnek a taszter kezelését, álmodni pedig még csak a legkisebb kényelemről sem merek. Rossz előérzettől űzve, kimászok a gépből és négykézlábra ereszkedve igyekszem el az alacsony törzsfenék alól. Mintha csak arra várt volna a csökönyös motor, gúnyos, akadozó, mély röhejjel megindul és a légcsavarszél rövid időre büdös olajfüstbe burkol. Repülősapkám fürge szökeléssel leugrik fejemről és csapongó óriáslepkeként távolodik egyre messzebbre. Ilyesmi gyakran előfordul, szinte megszokottá válik, nem mérgelődöm rajta egy pillanatig sem, szó nélkül indulok utána.

Mire visszatérek a géphez, már mindkét motor jár. Nem sokkal később, megérkezik a pilótánk, jelentkezem nála. Bólintással jelzi, hogy tud a cseréről. Azután beszállunk. Leülnék a rádióállomás mellé, de a csupasz törzsfenék nem bír rávenni a letelepedésre, inkább állva várom meg a felszállást. Egyik szerelő jóvoltából bőrpárna repül felém, megköszönöm és így végre nagynehezen — pont fordítva, mint kellene: hátam a lövésztorony ajtajának támasztva — elhelyezkedem.

A készülékek és a billentyű balkézre esik s hogy hogyan tudok majd így dolgozni, az egyelőre még rejtély előttem, mert hiszen nem vagyok balkezes.

— Távbillentyű kellene ide! — ötlik eszembe, de későn, mert már indulunk.

Gurulópályánk még soha nem volt ilyen egyenetlen. Sok eső esett az utolsó héten s a nehéz utas- és harcigépek futói mély nyomokat szántottak a felázott talajon. Elég hosszú gurulásunk után megkönnyebbült sóhajjal veszem a sima átmenetet, amint elszakadunk a rázós talajtól. Fájó nyelvem ide-oda mozgatom, kétízben majdnem elharaptam, olyanokat dobott a kemény farokkerék gépünk hátsó részén.

Jobblábamnál kis kerek ablak világít, ezen keresztül látom a rohamosan kisebbedő hangárokat, az előttünk gubbasztó gépmadarakkal. Ez a kis ablak az egyetlen kilátóhely a rádiótérből. A szegényes kilátást azonban némileg kárpótolja a tűrhető hőmérsékleti helyzet. Ezt a gépet nem járja úgy át a velőkig ható fagyos huzat, mint a meg-

figyelőkosarakat. Időközben a rádiócsövek bemelegedtek, hangolok hát és keresem az összeköttetést a tüzérek távirászával. Csak mi ketten dolgozunk a számunkra kiutalt hullámhosszon, így nem nehéz egymásra találnunk. Adójuknak csunyán recsegő, csiripelő hangja van s ráadásul „hangereje ingadozó". De mindez nem lenne baj, csak a billentyüm ne volna ily lehetetlen módon elhelyezve kezemhez viszonyítva. Hogy jól hozzáférhessek, mindkét lábam kinyujtom és felsőtestemet átfordítom balra. Igy nagynehezen végre sikerül jobbkezemmel elérnem a balcombom mellé eső taszter fekete gombját.

Célunk nincs távol repülőterünktől, 10 perces út után megérkezünk a tüzérségi állások szürkésbarna foltjai fölé. Közvetlenül az állások mellett, téglalapalakú, fehér jelzővásznak nyúlnak el a zöld gyepen. Különböző formában való elhelyezésükkel közlik a pilótával a kívánt repülési magasságot, sebességet és az alacsonytámadások, valamint a repülés különböző módozatait. Mivel én még nem ismerem ezeket a jelzéseket, rádión érdeklődöm az első vászonminta jelentéséről.

— Háromszori alacsonytámadás — különböző irányokból — szól a magyarázat.

Kíváncsiságtól űzve, közelebb akarok jutni a kis kilátóablakhoz, de — óh... a ballábam tökéletesen elzsibbadt. Felszabadítva testem súlya alól, a vérkeringés lassan ismét megindul benne, apró tűszúrások követik a vér útját. Két kézzel segítve elhalt lábamat, nagynehezen sikerül az alacsony ablak mellé térdelnem.

Első pillantásom egy nagy, fehér nyílra esik, mely az első támadás kívánt irányát mutatja. A tüzérségi állások egyelőre népteleneknek látszanak, a fegyverek elhagyatva meresztik sötét csöveiket a magasba. Pár pillanattal később azonban a kihaltnak vélt tüzfészkek megbolygatott hangyabolyoknak tünnek. Hirtelen apró emberkék nőnek ki a földből és rövid másodpercekig fejetlennek látszó, nagy lótásfutás kerekedik közöttük. De azután látom, amint nagy gyorsasággal mindegyikük elfoglalja helyét. ki a géppuska, ki a gépágyú mellett, míg egyesek a lőelemképző fölé görnyednek, mások pedig a lőszerkészletek mellett állva várnak a munkábalépésre. Játékkereskedések kirakataiban láttam hasonló jeleneteket, olybá tűnnek szemem előtt a képek — így madártávlatból.

Ráfordulunk a nyíl által mutatott irányra. Meg kell kapaszkodnom, hogy előre ne csússzak, oly hirtelen veszi pilótánk a süllyedést: jön a „sturc!" Harsogó motorokkal süvítünk el az állások felett, köröttünk félelmetesen dübörög a lég. Fegyvercsövek merednek ránk fenyegetően, de némán követik gépünk irányát. Háromszor megismételjük az alacsonytámadást, azután a magasba húzunk és kezdetét veszi a számunkra oly egyhangú, sima 8-asok repülése.

Visszaülök helyemre. Lábam valamennyire rendbejött, visszatért belé az élet s már nem zsibong az apró, kellemetlen tüszúrásoktól kisérve.

Kigyullad az „egymásközti" piros jelzőlámpája: a pilóta óhajt valamit. Kapcsolok, jelentkezem.

— Mehet a zsák! — szól hátra.

Továbbítom a parancsot a szerelőnek s a 10 m hosszú fekete klottzsák, 1000 m-es drótpóznán húzva, megkezdi szomorú szerepét.

Munkám nem igen lévén, minden igyekezetemmel azon vagyok, hogy ismételten elgémberedett tagjaimnak minél elviselhetőbb helyzetet teremtsek. Térdeimet felhúzom, azután valamivel később újra kinyujtom mindkét lábamat, majd jobbra döntöm ólomnehézzé vált testemet, kis idő multán pedig — pillanatnyi enyhülést keresve, ismét balra fordulok. A kegyelemből adományozott vékony bőrpárna már keményebbnek tünik a „Koh-i-noor"-nál is, sóhajtozva tapogatom sajgó testrészeimet. Órámra pillantok: — és még hátra van majdnem egy egész óra ebből a kálváriából.

Piros torkolattüzek villognak a mélyben: a tüzérek szorgalmasan lövik a zsákot. Néha, mikor egy-egy kissé elirányított lövés után légnyomás megdobja a törzsvéget, fokozottan érzem ülőpárnám keménységét.

De mivel minden elmúlik egyszer, eljött az ideje a tüzérektől való búcsúnak is. Még soha ilyen szívesen nem kopogtam le a „73"-at (üdvözlet), mint ezúttal. S bár a repülés életelemem, most mégis néma áhítattal gondolok a pillanatra, mikor lábam majd ismét az édes anyaföldet taposhatja és agyongyötört testemet szabadon, kedvemre kinyujtóztathatom.

Azonban mielőtt hazaindulhatnánk, előbb még meg kell szabadulnunk a cafattá lőtt célzsáktól. Az erre szolgáló ledobóhely közvetlen az állások mellett van kijelölve: kis erdő közepén, egy jókora tisztás. Itt alacsonyra ereszkedünk. A szerelők figyelmeztetnek, hogy vigyázzak, mikor kioldják a zsákot tartó drótot, mert a vége átvágódhat felém. Megfogadom az intő szavakat, felállok és egészen hozzásimulok az oldalfalhoz, ballábamat pedig kissé felemelve, védőleg magam elé tartom.

Egyik szerelőnk a csörlő fölé görnyed és adott jelre két kézzel igyekszik a huzal végét felszabadítani. Látom, hogy minden erejét megfeszítve küszködik, de eredménytelenül.

— Beszorult a csapszeg! — kiáltja társa felé.

— Itt a drótvágó! — recseg a válasz a fémfalak között.

Az éles acélpofák könnyen harapják ketté az aránylag vékony dróthuzalt, mely most felszabadulva, villámsebesen cikázik kifelé az aknán keresztül. Mielőtt azonban eltűnne, a vége csakugyan átvágódik felém és tüzes ostorként csap gumicipős bokámra. Felszisszenek az éles fájdalomra, átkozva számarságomat, hogy túlzott óvatosságból magam elé emeltem lábamat.

*

Hazaérkezésünk után, eltelve a keserves benyomásokkal és a nem éppen kellemes emlékekkel, — lépek be egy kis nyugalomra vágyva a hajózó szobába. Kicsi helyiség ez, most alig népes, a jó repülési idő miatt a hajózók nagyrésze levegőben van. Csupán egy 3 tagú társaság üldögél az egyik asztal mellett: térképolvasással és vázlatkészítéssel foglalkoznak, míg az egyik sarokban a Bückeres célrepülő „szaki" barátom benzsót penget halkan.

— Egy kis kíváncsi kacsa... — dúdolja hozzá csendesen.

Egyenesen eléje lépek.

— Nna, mondhatom, megvan a véleményem a célrepülésről — fakadok ki, majd röviden vázolom előtte borzalmas kiruccanásomat.

Először nevet rajtam, azután vigasztal, sóhajtozik, hogy az ő repülése sem volt kimondott kéjutazás.

— Te legalább bizonyára alaposan „kisturcoltad" magad — siránkozom tovább vigasztalhatatlanul.

— Á!... á!... hát szoktam én?! — tiltakozik élénken.

— No-no, no-no! — hitetlenkedem, ismerve barátom belemenős temperamentumát.

— Ugyan!... — sandít rám ravaszul, miközben vékony, hosszú ujjai ismét végigszaladnak a húrokon.

— Egy kis kíváncsi kacsa...

*

Pár nap mulva az eset után átirat érkezett századunkhoz, amelyben panaszt emeltek az ellen a pilóta ellen, ki e hó 20-án 9—11 óra között célrepülést végzett. A feljelentés szerint az illető az előírt 200 m-es alsó repülési határt figyelembe se vette és túlalacsony repülésével az egyik tüzértiszt lovát annyira megvadította, hogy a megbokrosodott paripát csak a legnagyobb nehézséggel sikerült megfékezni.

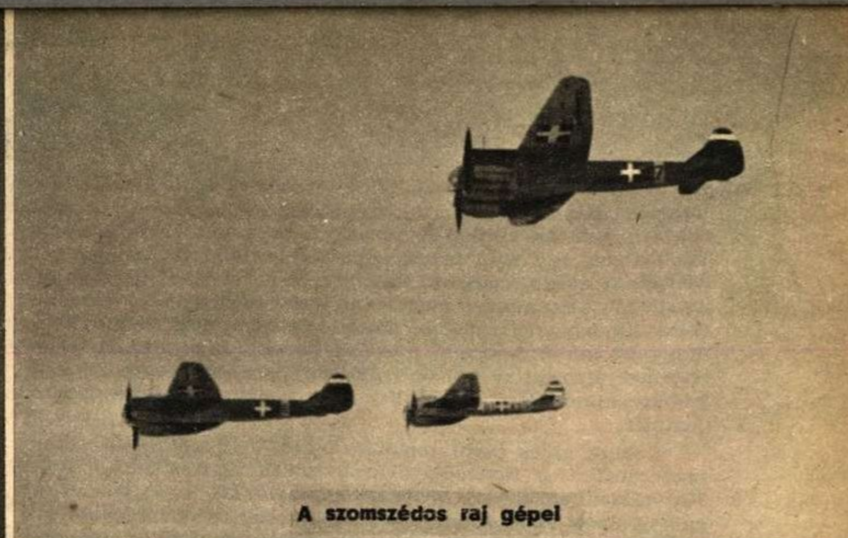
— Ezek a fiatalok!... Ezek a fiatalok!... — vette tudomásul századparancsnokunk rosszaló fejcsóválással a egyébként elég gyakran előforduló, tüzes vér okozta fegyelmetlenséget és az összes hajózó előtt rótta meg a földközelbe merészkedett barátomat, ki azután a párnapos laktanyafogság előrevetődött árnyékában, meglehetősen lógó orral távozott a gyűlésről.

— Á!... Á!... Hát szoktam én?! — kacsintottam incselkedve rá és sivító „zubó" hangot csaltam ki torkomból.

Fölötte gyanus lábmozdulata elől ügyesen kitértem és rohamosan növekvő rossz kedve miatt jónak láttam még idejében eltünni egy közeli ajtó mögött. **Urbán Gábor szkv.**

BOMBÁZÓINK BEVETÉSEN


Ju 88 bombázóink zárt kötelékben


A szomszédos raj gépei



A Ju 88 formás teste erő és sebesség kifejezője



Téli álcázó festésű bomb


Zuhan a mélybe a támadó kötelék

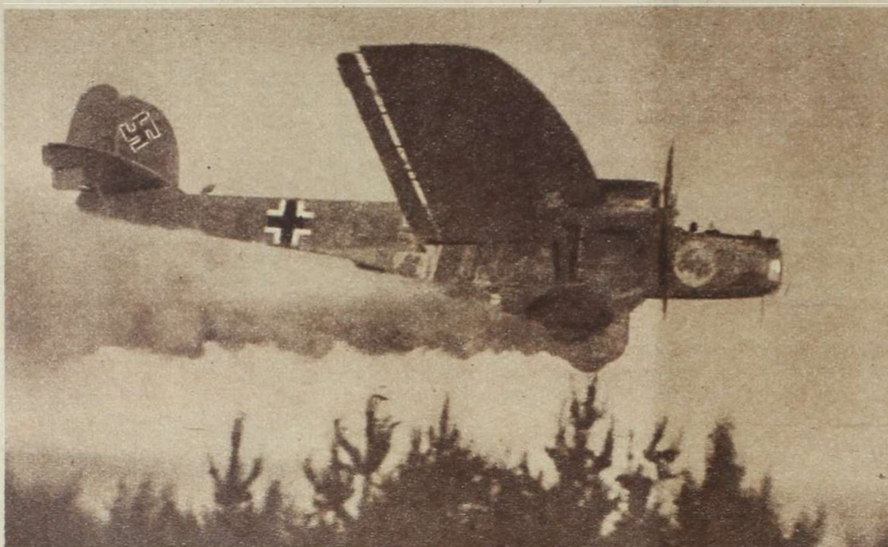

Zuhanótámadásban vetett bombasorozatról készült különleges felvétel


Találatsorozat (a jobboldalon) az ellenséges célponton


A még hóval borított hadirepülőtéren nagy a forgalom


Erős hófúvásban is bevetésre indulnak a magyar gépek


Az indítóvonalra guruló Ju 88 gépet a hóviharban már néhány méterről alig lehet látni



Békés gázháború a levegőből

Kevesen tudják, hogy a német légiháderő gépei és személyzete nemcsak a különböző frontokon végeznek napnap után bevetéseket, hanem a front mögött, a hátországban is naponta indulnak békés célok érdekében nehéz és fontos feladatokra. A német erdővédelmi munkában vesz részt a Luftwaffe egy különleges alakulata és az erdőségeket pusztító élősdiek irtásának ma már nélkülözhetetlen eszköze lett. A rovarirtószereknek repülőgépről való leszórása új lehetőségeket nyitott a német nemzeti vagyon jelentős részét képező erdőségek faállományának védelmében folytatott harcban. A birodalom egyes területein annyira elszaporodtak a fapusztító élősdiek, hogy egész erdőségeket fenyegettek kipusztítással. Az ellenük indított küzdelem szolgálatába a repülőgépeket is beállították és segítségével jelentős eredményeket értek el. A kezdetben kizárólag erdővédelmi célokra alakított különleges repülőegységet később más célokra is igénybevették és a repülők mindenütt bebizonyították használhatóságukat.

Az ötlet maga, — hogy a repülőgépet az erdővédelem szolgálatába állítsák — már elég régi keletű. Még az első világháború előtt, 1912-ben gondoltak erre a lehetőségere. Kipróbálásra és kivitelezésre 1926-ban került a terv. A német állami erdőhivatal megbízásából több légiforgalmi vállalat foglalkozott a munkával. A kitűnő német vegyiipar a követelményeknek megfelelően átalakított poralakú rovarirtószereket szállított és az új eljárás, valamint a tökéletes vegyszer rövidesen bebizonyította alkalmasságát, mert az ebben az időben katasztrófális méreteket öltött élősdiveszélyeknek sikerült gátat vetni. 1936-ban figyelt fel az állam az új erdővédelmi munka nagy jelentőségére és szükségesnek találták államosítását. A birodalmi marsall a légihaderő hatáskörébe utalta és külön, önálló erdővédelmi repülőegységet állított fel.

Az irtási terv felállítása és a munka előkészítő része továbbra is az ugyancsak Göring tábornagy vezetése alatt álló állami erdőhivatal feladata maradt, a repülőegység csak ennek végrehajtószervévé vált. Az egységnek a birodalom minden részében voltak megfigyelői, akik szükség esetén értesítették a központot, ahonnét azonnal megfelelő felszerelésű személyzetet küldtek ki a veszélyeztetett vidékre. A gyorsaság volt az új alakulattal szemben támasztott követelmények legfontosabbika, mert az egyik napról a másikra óriási tömegben megjelenő élősdiekkel szemben csak időben alkalmazott ellenintézkedések vezettek célhoz.

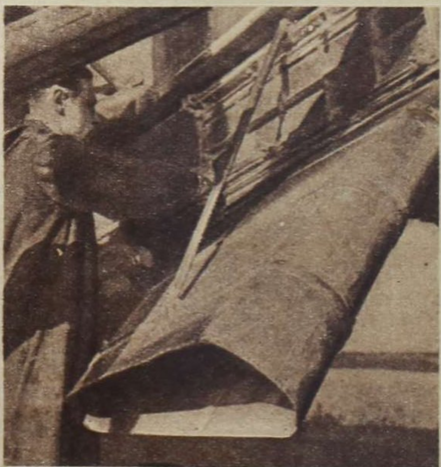
A második világháború kitörésekor felmerült a kérdés, hogy a békés munkát lehet-e tovább folytatni? A kérdés megoldása nem volt nehéz, mert úgy hangzott, mintha valaki a tűzoltóság munkáját akarná háború idejére megszüntetni. A fontos nyersanyagnak, a fának nem szabad háború idején veszendőbe mennie. Az erdővédelmi repülőegységet elavult, a frontokon már nem használható Dornier Do 23 típusú kétmotoros bombázógépekkel szerelték fel és a kipróbált, begyakorlott személyzetüket meghagyták helyükön. Az egységnek a hathatósabb működés elősegítése céljából 1940 tavaszán még nagyobb önállóságot biztosítottak és gondoskodás történt arról is, hogy a vegyigyárak fennakadás nélkül szállítsák a szükséges mérgeket.

Az irtóanyagokat poralakban használják. Az eljárás ugyanis az, hogy a gép tartályában elhelyezett port megfelelően szerkesztett fúvókán át a veszélyeztetett terület felett leszórják. A por lassanként leülepedik és behatol az erdő fáinak lombjai közé. Ennek a poreljárásnak azonban nagy hátránya, hogy a legkisebb szél, vagy levegőmozgás meghiúsítja. A szél vízszintes irányban hordja el a porfelhőt, esetleg olyan vidékre, ahol kárt okozhat élőlényekben, a felfelé irányuló légáramlat pedig a magasba ragadhatja és nem engedi leülepedni. Ha a nap melegen süt, a felmelegedés hatására az erdő felett oly erős emelőáramlás keletkezik, hogy teljesen lehetetlenné válik a szórás. Esőben sem lehet dolgozni. Igy az időjárás nagyon befolyásolja a munkát. Legalkalmasabb idő közvetlen napfelkelte után, vagy napnyugta előtt egy-két órával.

A mérges anyagok természetesen emberre nézve is igen veszélyesek. A gépbe való berakódás a legnagyobb elővigyázatossággal, gázálarccal felszerelve folyik. A munka közben nagyon kell vigyázni, hogy csak a kiszemelt területre jusson méreg és ezt a területet senki meg ne közelíthesse. A környék lakosságát jóelőre értesítik a munkáról és nagy körzetben záróövezetet csinálnak. Az erdők vadállománya nem okoz különösebb gondot, mert az állatok az alacsonyan szálló repülőgép motorzúgásától megrémülve úgyis elszaladnak. A méhekről úgy gondoskodnak, hogy a kaptárakat biztos helyre szállítják. Ez a sok elővigyázatossági intézkedés azonban csak kis hányada annak a rengeteg előkészületnek, mely a „bevetés" kezdete előtt szükséges.

A méreggel beszórandó terület határait a repülőgép pilótájának messze a fák csúcsai fölé nyuló zászlócskák jelzik. A gép nyílegyenes vonalban repüli végig a kijelölt területet és a szélén kis körben fordul, hogy most ismét visszafelé szálljon végig felette. Úgy, mint a földjét szántó paraszt húz ekéjével barázdát barázda mellé. A porfelhőcsíkok pontosan egymás mellett fekszenek a fák felett. A gép légcsavarjainak szele lassanként összefüggő felhőtakaróvá keveri össze a csíkokat, mely azután súlyánál fogva lesüllyed a fák közé. Természetesen a gép szorosan a fák koronája felett repül. Nagy feladatot jelent a pilótának a gépet állandóan egyenesen és minél alacsonyabban vezetni.

Felmerült a gondolat, hogyan lehetne a munkát könnyebbé tenni és az időjárás változásaitól függetleníteni. Legalkalmasabb megoldásnak látszott, hogy a féregirtószert nem por, hanem folyadékalakban állítják elő és a gépről lepermetezik. A folyadéknak nagy előnye, hogy fajsúlya nehezebb, mint a pornak és ezért gyorsabban leülepedik. A folyadékpermetező eljárás követelményeinek megfelelően átalakították a gép tartályát és a fúvókat. Első izben 1940 őszén próbálták ki az új eljárást és az teljes sikerre vezetett. A permetezéses eljárás mindenképpen használhatónak és fejlődőképesnek látszott.



A gép méregfuvókája



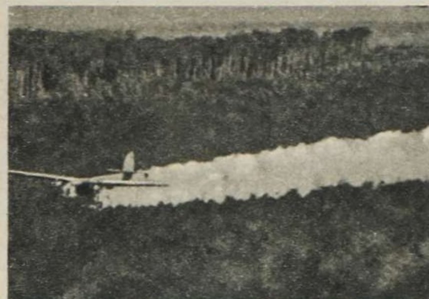
Bevetés előtt megtöltik a gép tartályát

Már 1939-ben kezdett az erdővédelmi szervezet vezetősége foglalkozni azzal a gondolattal, hogy nem lehetne-e az élősdiek irtása közben szerzett értékes gyakorlati tapasztalatokat más téren hasznosítani. Az eljárást igyekeztek tökéletesíteni, jobb nyersanyagokkal dolgoztak és a gép fúvókaszerkezetét igyekeztek minél gazdaságosabb üzeművé módosítani. A téli időszak semmiképpen nem volt alkalmas munkára, ezért a szervezet emberei a téli öt hónapot rendszerük és eszközeik javításával töltötték.

Értékes munkájukat és tapasztalataikat rövidesen egy másik szintén nagyfontosságú nemzetgazdasági érdek szolgálatába állíthatták, amikor az erdővédelmi repülőegységet bekapcsolták a tavaszi fagykárok elleni küzdelembe. Az ötletet az illetékes szerveknek a nép körében régen elterjedt szokás adta, — a vetemények füstréteggel való bevonása talajmenti fagyok idején — és ezt nagy arányokban próbálják megvalósítani. A repülőgépről megfelelő fajsúlyú és ártalmatlan összetételű gázanyagot bocsátani a megóvandó területre — ez volt az elképzelés. A gondolat hamarosan kivitelezésre került és már az első kísérleteket siker koronázta. Azóta minden tavasszal — a tavaszi fagyveszélyek idején — többezer hektárnyi értékes veteménnyel beültetett területet vonnak be esténként repülőgépről lebocsátott ködréteggel.

Rövidesen egy háborús szempontból igen fontos munkára állították csatasorba a különleges repülőegység gépeit. Mikor az oroszországi hadjárat folyamán 1941-ben az előrenyomuló német csapatok mocsaras vidékekre érkeztek, hihetetlen szenvedéseken mentek keresztül a katonák a rengeteg szunyog miatt és az Anopheles szunyog által terjesztett maláriás megbetegedések is veszedelmesen elterjedtek. A nagykiterjedésű és megközelíthetetlen területeken egyetlen megoldás kínálkozott a szunyogveszély megszüntetésére: repülőgépről való irtás. Az erdővédelmi repülőegységet Oroszországba vezényelték és új, megfelelő mérges anyagokat bocsátottak rendelkezésükre. Az egység munkájával óriási szolgálatot tett a harcoló seregeknek és a Kubánvidék hírhedt mocsarainak környékén sikerült gátat vetni a maláriaveszélynek. Az itt gyüjtött tapasztalatokat később más vidékeken is felhasználták és 1942-ben már Ukrajnában, Görögországban, Horvátországban és Szerbiában is megjelentek a maláriás mocsarak felett a repülőgépek.

A legutóbbi napokban a távolkeleti frontról hallhattunk híreket, melyek a japán egészségügyi csapatok hasonló munkájáról számolnak be. A déltengeri szigetek maláriás vidékein hasonló eljárással igyekeznek kiirtani a betegséget terjesztő szunyogfajokat. Az értesülések szerint a japán egészségügyi osztagok repülőgépei vékonyfalu bombákba sűrítve dobják le a kiszemelt terület felett a gáznemű vegyi anyagokat, melyek a szétrobbanó bombából



Vastag csíkban húzódik a gép után a gázfelhő

kiáramolva nagy területeken pusztítják el a szunyogok lárváit.

Igy az eredetileg csupán erdővédelmi feladattal megbízott különleges repülőegység több, igen fontos gazdasági és háborús érdek hasznos támogatójává vált, de elsődleges érdeme ma is a német erdőségek megóvása a kártékony élősdiektől. Hogy milyen óriási munkát végzett az egység e fontos nemzeti vagyon védelmében, arra jellemző, hogy az utolsó öt háborús év alatt 85.000 hektár erdőt fesült át és négymillió kiló mérges anyagot használt fel. Ha ekkora területű erdőség veszendőbe ment volna, akkor mintegy 20—30 millió köbméter fa semmisült volna meg a német ipar számára és ez az egész évi német faszükségletnek a fele. Emberöltők munkájával lehetett volna csak az óriási veszteséget pótolni és az erdők kipusztulása egész országrészek időjárási és csapadéki viszonyait is károsan befolyásolhatta volna. Ezt a nagy feladatot másképpen, mint repülőgéppel megoldani nem lehetett és az erdővédelmi repülőegység szolgálatai — eltekintve más téren végzett hasznos munkájuktól — a német nemzetgazdaság számára ma már nélkülözhetetlenek.

Stirling György

Ismerjük meg a repülőgéptípusokat

Junkers Ju 52/3. MZ. Német-magyar szállítógép.

Mélyszárnyú, hárommotoros.

V állású, szögletes trapézszárny, melynél a kilépőél és a csűrök között átlátni. (Junkers-féle kettős szárny.) Szárnybaépített csillagmotorok, melyek gondolái a gép hossztengelyéhez viszonyítva, kissé szétállnak. Oldalkormánya trapéz, magassági kormánya összetett, alsó felületén oldalanként egy-egy merevítővel. Törzsorra lépcsős, törzskeresztmetszete szögletes téglány. Többtartós futómüve áramvonalasan burkolt, papucsos vagy csupasz.

Különös jellegzetesség: minden részében szögletes; haladási irányban szétálló motorgondolák; kilépőél és csűrő között átlátni; összetett magassági kormány; jellegzetes orgonáló motorhang.

Fesztávolság 29.25 m, törzshossz 19.2 m. BMW 132 DC 1 kilenchengeres, egyenként 845 lóerős csillagmotorokkal, legnagyobb sebessége 335 km/óra, átlaga 300 km/óra. Szolgálati csúcsmagassága 6800 m; 1000 m-re 3.2 perc alatt emelkedik. Hatótávolsága 1300 km. 12.500 kg-os repülősúlyából 5080 kg a terhelés. Legénysége 3 fő. 25 gyalogos továbbítására alkalmas. Fegyverzete 3—4 géppuska.

Junkers Ju 252 (Ju 352). Mélyszárnyú, hárommotoros német szállítógép.

A Ju 52 korszerűsített és továbbfejlesztett változata, a Ju 290-hez és a Ju 90 S-hez hasonló és az új Junkers-típusokra jellemző szárnyakkal. Nagyon enyhén széles V állású szárny, téglány középrésszel és trapéz végekkel. A szárnycsúcsok a belépőélnél kerekítettek, a kilépőélnél sarkosak. Ennél a típusnál is hiányzik a Junkers-féle kettős szárny, vagyis a kilépőél és csűrő között nem lehet átlátni.

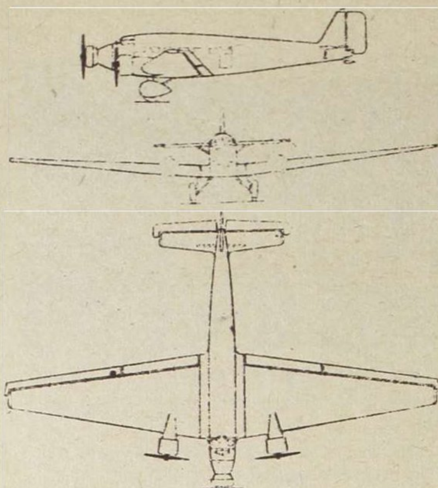
Erősen előreugró, szárnybaépített csillagmotorok. Nagyon szélestalpú kerekített trapéz függőleges iránytelület, magasrahelyezett trapéz magassági kormány, a szárnycsúcsokhoz hasonló végekkel. Megközelítően hengeres törzs, nagyon előreugró lépcsős orral. A hosszú törzsorr a csillagmotor mögött üvegnyakszerűen szélesedik. Futómüve behúzható.

Főbb eltérések elődjétől, a Ju 52/3 M-től: téglány szárnyközép, trapéz végekkel, a kilépőél és csűrő között nem lehet átlátni; üvegnyakszerű, hosszú, előreugró törzsorr; behúzható futómű.

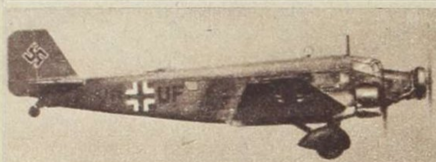
Műszaki adatai és teljesítményei még nem jöttek nyilvánosságra. Teherbírásban és sebességben felülmúlja a Ju 52-t. A Ju 352 a fémépítésű 252-től csak abban különbözik, hogy építésmódja vegyes.

Douglas DC—3. Elnevezései az angolszász légierőknél: C—47 Skytrain, C—53 Skytrooper, Dakota II.; a szovjet légierejében PS—84 elnevezéssel használatos. Amerikai gyártmányú szállítógép, a közismert és nagy számban alkalmazott DC—3 katonai változata.

Mélyszárnyú, kétmotoros. Széles V állású, hegyesvégű ékszárny, téglány középrésszel. Kilépőél tőben hónaljas. Szárnybaépített csillagmotorok. Kerekvégű ék magassági kormány, kerekített trapéz oldalkormány, mely rövid tarajból ívelten emelkedik ki. Szivaralakú, jól kiáll. áramvonalazott törzs, előreugró hegyes, épcsős orral. A törzs mindkét oldalán ablaksor. A farokkerék a törzsvég alján



A Junkers Ju 52 háromnézeti rajza



A Ju 52 jellemző vonása, hogy minden része szögletes

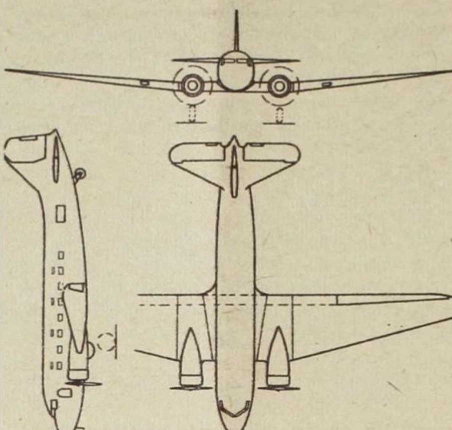
Különös jelegzetesség: hegyesvégű ékszárny, jól áramvonalazott törzs.

Fesztávolság 29 m, törzshossz 19.7 m.

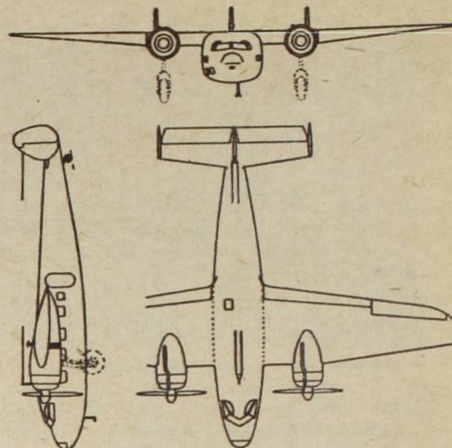
Egyenként 850 lóerő magassági (2440 m) és 1000 lóerő felszállási teljesítményű Pratt et Whitney Wasp. SBG 14 hengeres csilagmotorokkal, legnagyobb sebessége 356 km/óra, átlaga 296 km/óra. Legkedvezőbb emelkedőképessége 5 m/másodperc. Szolgálati csúcsmagassága 7100 m. Hatótávolsága 2750 km. Legénysége 3 fő. 28 gyalogos továbbítására alkalmas. Fegyverzete 3 géppuska.



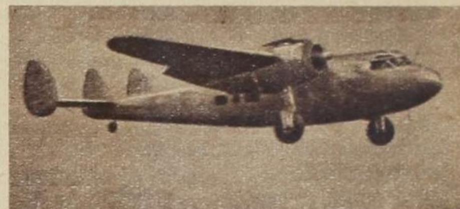
Szivaralakú törzs és lépcsős törzsorr jellemzik a DC 3-at



A Douglas DC 3 háromnézeti rajza



A DH 95 háromnézeti rajza



A DH 95 ismertetőjelei: halalakú törzs, H kormánymű

De Haviliand DH 95 Hertfordshire. angoi csapatszállítógép.

Magasszárnyú, kétmotoros.

Egyenesállású trapézszárny, íveiten kerekített szárnyvégekkel. Szárnybaépített csillagmotorok. H elrendezésű kormánymű, tojásdad oldalkormányokkal és nyújtott trapézmagassági iránytelülettel. Előreugró lépcsős törzsorr, halalakú törzs, melynek keresztmetszete elől szögletes, hátrább ovális.

Különös jellegzetesség: magasszárnyú gép, H kormányművel, tojásdad oldalkormányokkal.

Fesztávolság 21.4 m, törzshossz 15.4 m.

Két, egyenként 920 lóerős Bristol Perseus XVI. tolattyúszelepes 9 hengeres csillagmotorral, legnagyobb sebessége 385 km/óra, átlaga 354 km/óra. 3100 méterre 10.1 perc alatt emelkedik. Repülősúlya 8 tonna, ebből 2.25 tonna a terhelés. Hatótávolsága a terheléstől függően 700—1610 km. Legénysége 3 fő. 14—22 gyalogost továbbíthat. Fegyverzete 2—3 géppuska.

Sebesfi László

A Lockheed Constellation

A Constellation eredetét Howard Hughes, az ismert távrepülő milliomos, Jack Frye, a TWA elnöke és a Lockheed művek együttműködésének köszönheti. A cél ugyanis az volt, hogy egy olyan gépet tervezzenek, mely a négymotoros szállítógépek csoportjában eddig még el nem ért teljesítményekkel rendelkezik. A kívánalmak a következők voltak: az új típus 7 főnyi személyzet mellett nyujtson kényelmes férőhelyet 57 utasnak, vagy 10 tonna teherárunak és ezzel a terheléssel érjen el egy 6100 km-es hatótávolságot. Legnagyobb sebessége 565 km/óra, átlaga pedig 7600 méteren 450 km/óra legyen.

A Lockheed L-49 futóműve kétévi tervezői és építőmunka után 1943 január 9-én hagyta el először a gyár burbanki repülőterének talaját. Már az első felszállásnál bebizonyosodott, hogy a kívánt teljesítmények csak részben váltak valóra, úgyhogy a gép mostani teljesítményhatárai: hatótávolság 5000 km, legnagyobb sebesség 500, és átlag 400 km/óra. Ám ezek mellett a csökkent teljesítmények mellett is lényeges lépést jelent a Constellation megjelenése a szállítógépek építésének történetében.

Áramvonalazott törzsének keresztmetszete kör. Mélyfedelű. V-állású kerekvégű trapézszárnyának fesztávolsága 33.5 méter, vagyis megfelel a Liberator fesztávolságának. Törzse 25.9 m, 6.7 m-rel hosszabb a Liberator törzsénél. Magassága 5.6 m. Repülősúlya 13.600 kg-al nagyobb a Liberator repülősúlyánál, azaz 40.815 kg. 5.1 kg/le. teljesítményterhelése nagyjából megfelel a Boeing repülőerődök teljesítményterhelésének.

Felületi terhelése repülősúllyal igen nagy, 302 kg/m². (A Messerschmitt 210-é 293 kg/m².) Ez okozta a fel- és leszállósebesség megnövekedését, aminek viszont a hosszabb ki- és nekifutás lett a következménye. A gép tervezői Fowler-féle segédszárnyat építettek az L—49 szárnyába, melynek kibocsátott állapotában a leszállósebesség lecsökken 125 km/órára. Ez nem több, mint az eredetileg tervbevett 565 km/óra legnagyobb sebességnek 22%-a, míg a kirepült 500 km/óra legnagyobb sebesség és az így elért leszállósebesség aránya 1:4.

Oldalkormánya háromsíkú. Hajtóerejét négy 18 hengeres, egyenként 2000 lóerő teljesítményű Wright Cyclone kettős csillagmotor szolgáltatja. Az egyes motorokat tűzálló fal választja el a szárnytól. A rozsdamentes acélburkolatú motorok bármelyike 45 perc alatt kicserélhető. Futóműve a belső motorgondolákba behúzható kettős futókerekekből és kettőskerekű kormányozható orrkerékből áll. Az egyes motorok hajtó- és kenőanyagtartályai egymástól függetlenek, úgyhogy egy üzemanyagtartálycsoport sérülése csak egy hajtóműegység kiesését jelenti.

A Constellation sztratoszférarepülésekre épített vezető- és utasfülkéje 12.000 méteres magasságban is elviselhető légköri nyomást biztosít a hajószemélyzet, illetve az utasok számára.

S. L.



A MESSERSCHMITT GIGANT ÉRDEKES SZERKEZETI RÉSZLETEI

A Gigant a teherszállítógépek terén merész újítást, a célszerűség feltétlen győzelmét jelenti. A légerőtani és szilárdsági szempontok háttérbe szorultak a célszerűség követelményei mögött, helyesebben ezeket is az alkalmazás feltételeinek megfelelően módosították.

A gép tervezésénél a nagy teherbefogadóképesség, a széleskörű alkalmazhatóság, a gyors gyárthatóság és az olcsó, gazdaságos üzem volt irányadó, minden egyéb csupán alárendelt jelentőségű. Minthogy a Gigant-gépnek minden bizonnyal nagy szerep jut a háborúutáni idők teherszállítórepülésében, érdekes megismerni a gép műszaki részleteit, hogy ekkép alkothassunk fogalmat magunknak, mennyire érezteti egy ilyen hatalmas méretű gép tervezésénél és építésében hatását a fent leírt sokféle követelmény.

Fontos nyersanyagok megtakarítására a gép vegyesépítésű. Hordozó szerkezeti elemei csaknem kivétel nélkül acélcsövek, amelyeket a törzsben és szárnyban önálló rácsszerkezetekké egyesítettek. A hegesztési varratokban 100% biztonságot kívánnak meg, de még így is nagy volt a kockázat. A gyakorlatban szerencsére e szerkezetek igen jól beváltak, nem érzékenyek és könnyen javíthatók. A rácstartós szerkezet főelőnye nagy hajlító és csavarószilárdsága, ez főleg a főtartónál jut érvényre. Az acélcsövek mellett nagyszilárdságú farészek is viselnek terhet.

A törzs rakodóterének magassága 3.35 m, szélessége 3.15 méter. A rakodófelület 11 m hosszúságban rendkívül szilárd, vasúti kocsiéhoz hasonló. A mintegy 100 köbméteres rakodótér méreteiben is megfelel egy vasúti vagónnak.

A szárny főrészei a mintegy 30 m hosszú trapézalakú középrész a fékszárnyakkal és a szárnyvégek a csűrőkkel. Minthogy a rácsfőtartó a csavaró nyomatékot is felveszi, a szárny elülső réteges lemezborítása inkább csak alakításra szolgál. A bordákat is rácsszerkezetek és egymás között hosszanti tartók kötik őket össze.

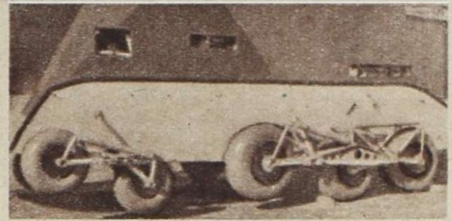
A vezetőülés 5 méter magasságban van, minden irányban erősen páncélozva, kettős kormánnyal felszerelve; a rádiós külön fülkében van a vezetőülések mögött.

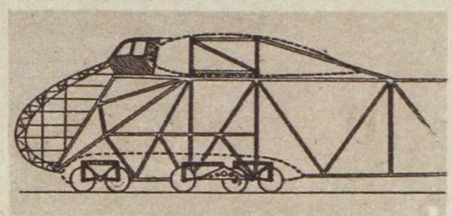
A futómű tízkerekes és hernyótalpas futószerkezetként veszi az akadályokat, rúgózásuk gyűrüs rúgókkal történik. A hátsó hat kerék sűrített levegővel fékezhető. Az ellenállás csökkentésére az egész futómű áramvonalas borítással van ellátva.

Az első Me. 323. gépeket hat darab 750 lóerős Gnome & Rhone 14M motorral szerelték fel, az újabb sorozatok azonban már 1000 lóerőn felüli teljesítményű 14N motorokkal repülnek. Az erősebb motorokkal a felszálás teljes terheléssel is lehetséges minden külső segítség nélkül. Ha a gép túlterheléssel száll fel, a nekifutás csökkentésére 4—5 rakétát lehet a szárnyra szerelni. Egyébként a gép alkalmas bármilyen 1000 lóerős víz- vagy léghűtéses motorral való felszerelésre. Hogy ne legyen szükség hosszú motorszabályozó rudazatra és egyéb vezetékekre, minden három motort egy szerelő kezel, ennek a főtartóban van a motorok közelében kis fülkéje.

A rakodás megkönnyítésére a gép orra szétnyitható ajtóként van kialakítva, ezen át a gépben vitt és különféle nyomtávokra állítható palló segítségével lehet a gépbe és gépből közlekedni. Ugyanakkor a rakodótér mögött lévő oldalajtókon is beszállíthatók a kisebb terhek. A terhek pontos elosztása a gép súlyponthelyzete miatt fontos. Nincs szükség azonban nehézkes számításokra, mert a helyesen megrakott gép a hátsó kerékpár körül ingaszerűen átlendíthető, akként, hogy a gépet a farokcsúszónál fogva meghúzzák. A súlypontnak a repülés közben való rögzítésére a terheket szilárdan helyükhöz kötik. A hatalmas rakodótérben elfér két darab két tonna terhelésű tehergépkocsi, egy 88 mm-es légvédelmi ágyú nagyobb lőszerkészlettel, vagy 50 250 literes hordó benzin, sőt 130 ember. A gép nekifutása e terheléssel rendes határok között marad.

A gép gazdaságosságának egyik titka egyszerű szerkezete. Gyártási költségei csekélyek, a gép nem drágább egy rendes nagyságú forgalmi gépnél. A gép hasznos terhe 12 tonna, tehát annyi, mint 5 más szállítógép terhe. Míg utóbbiak fogyasztása átlag 1 liter benzin tonnakilométerenként, a Giganté csupán



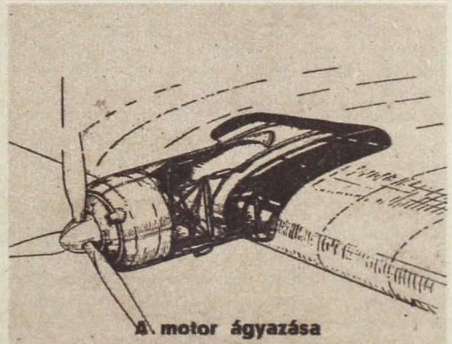


A Gigant futóműve

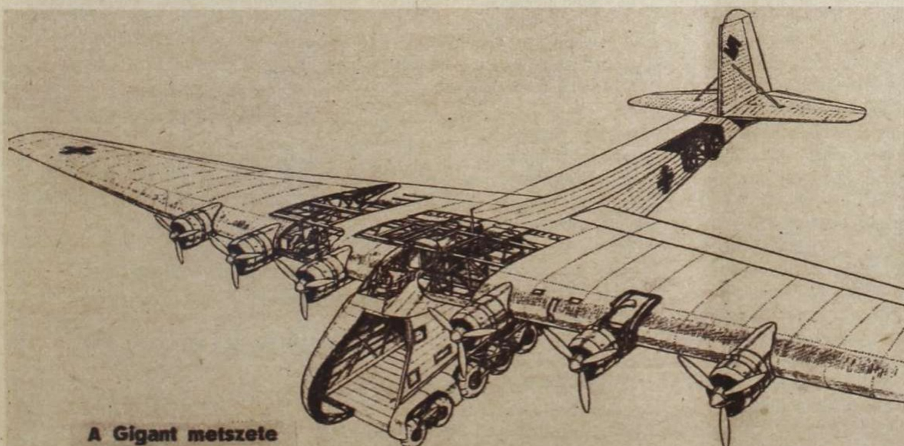
0,57 1/tkm, tehát alig több a felénél. És míg eddig a 12 tonna hasznos teherhez 15 főnyi személyzet kellett, most elég 5 fő is.

Katonai szempontból a gép előnye, hogy terhét mindenkor harcrakész és nem szétszedett állapotban viszi. Védelméről újabban a törzsben és szárnyban elhelyezett géppuskaállások gondoskodnak, természetesen e téren a gép méretei szabnak határt a katonai bevetés lehetőségeinek. A gép elsősorban az arcvonal mögötti szállításoknál jut széleskörű alkalmazáshoz és itt igen jól be is vált. Sebesültszállítás esetében 60 ember a felvevőképessége.

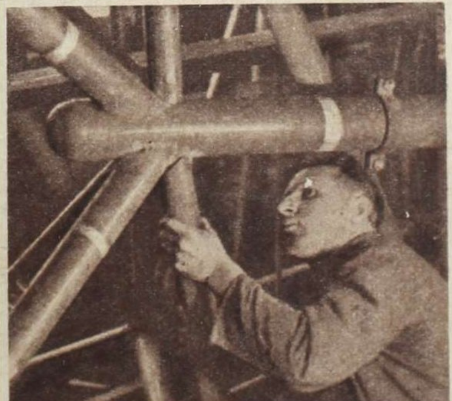
Műszaki, tervezési és szerkezeti szempontból a Gigant új irány képviselője. Újabb bizonyítéka annak, hogy Messerschmitt professzor sokoldalú képességei minden téren, minden feladatkörben korszerűt és egyben újszerűt és tudnak alkotni. **ne.**



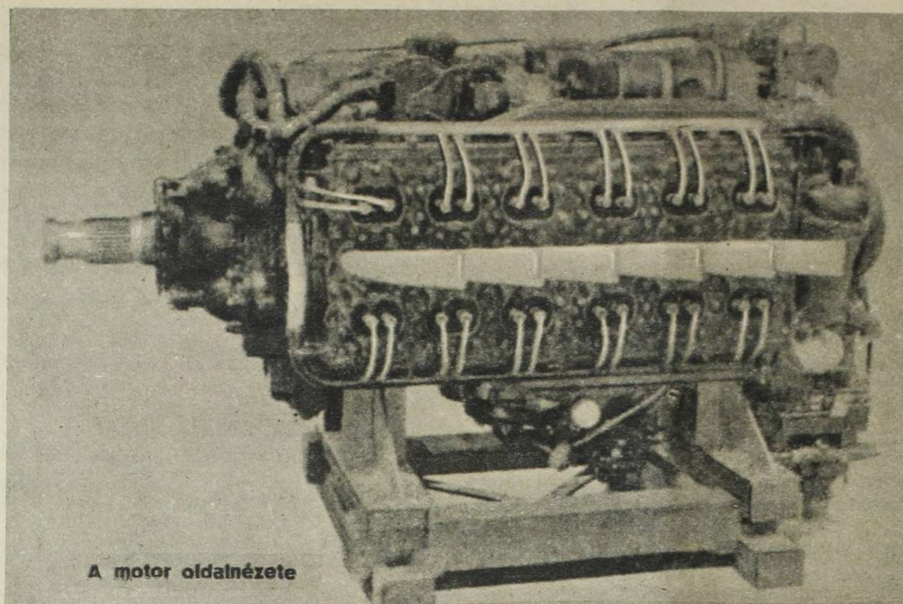
A motor ágyazása

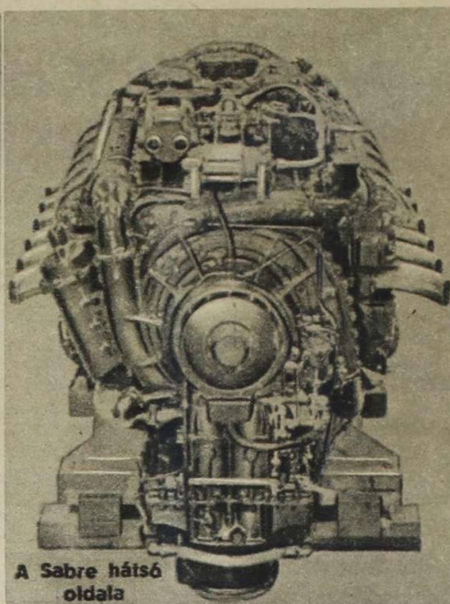


A Gigant metszete



A főtartó egyik csomópontja


A motor oldalnézete


A Sabre hátsó oldala

A 2200 LÓERŐS NAPIER SABRE MOTOR

A jelenleg rendszeresített legnagyobb teljesítményü repülőgépmotor a Napier-gyár Sabre-mintájú motorja. A motor kétségtelenül egyedülálló szerkesztési munka, vakmerő újítású törekvések sikeres eredménye. Hibáira vonatkozólag nem szivárogtak ki részletek, annyi azonban bizonyos, hogy a Typhoon-mintájú vadászgépek és vadászbombázók harci sikereiben a nagyteljesítményü motornak nagy része van.

Mintegy három évvel ezelőtt, amikor lapunk is megemlékezett a Hawker Tornado vadászgépről, ezzel kapcsolatban a Rolls Royce Vulture-motorra történtek utalások. Ez a motor szintén 1800 lóerőnél többet teljesített, gyártását azonban éppen Sabre-motorral elért kiváló eredményekre való tekintettel abbahagyták. (Ujabb hírek szerint a Rolls Royce-gyár a Merlin-motor mellett egy újabb tipust hozott piacra, a Griffon 2000 lóerős hajtóműegységet).

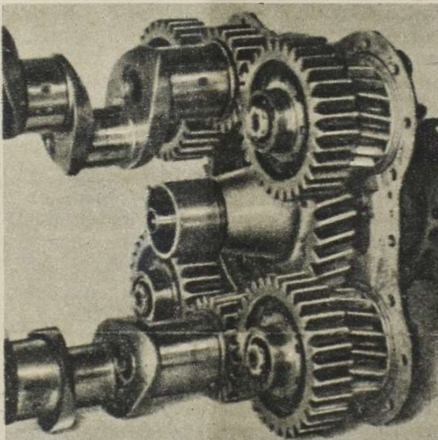
A Sabre tervezése 1935-be nyúlik vissza, ekkor határozta el a Napier-cég, hogy megkezdi egy kétfőtengelyes 2000 lóerős motor tervezését. Ebben az időben a várható legerősebb motorok 1000—1200 lóerősek voltak s így a gyár előrelátása merészségnek is tünhetett. Az idők igazolták Napieréket.

A motor Halford F. őrnagy tervezése, tőle származnak a legjobb angol soros léghűtéses motorok is, így a Gipsy-sorozatok különféle tagjai, a Napier Rapier- és Dagger-motorok. Az előző Napier-motorok léghűtéses, függőleges H-motorok voltak, míg az új Sabre hengerei fekvő elrendezésűek és vízhűtésesek. Ugyancsak jelentős újítás a szelepek kiküszöbölése és egyetlen Bristol—Burt—McCallum-rendszerü tolattyú bevezetése.

A Sabre 24-hengeres, vízhűtéses tolattyúszelepes motor, kétfokozatú sürítővel. A motor elrendezésének előnyei beépítési szempontból szembetűnőek. Minden gyertya és hengerfej oldalról hozzáférhető, a hűtő- és kenőanyag tápszivattyúi a motor alatt vannak s a többi segédszervek a tetején. A porlasztó és a sürítő a motorház hátsó részén kaptak helyet. A motorház alsó részén négy megtámasztási pont van a motorágyhoz.

A gép forradalmi újításokat nem tartalmaz, de figyelemreméltó rendkívül tömör felépítése következtében.

Hengerének furata 127 mm, lökete 120 mm, a teljes motortérfogat 36.65 liter. (Egy henger 1.5 literes, tehát körülbelül fele a DB-motorokénak). A rövid löket csökkenti a motor szélességét és ez, a tolattyúval együtt a motor tömör voltának egyik oka.


A légcsavar áttételezése a főtengelyről

A két hatkönyökös főtengely egymás felett van a könnyűfém, függőlegesen a középvonalban osztott motorházban. A könnyűfémöntvény hengertömbökben hatos sorokban van helye a hengereknek. A dugattyúk is könnyűfémből készülnek, a szokásos villás és lapos dugattyúrudakkal kapcsolódnak a főtengely azonos könyökére. A főtengelyek első vége áttételbe kapcsolódik és innen áttételezódik a légcsavartengely. Ezzel a megoldással a légcsavar forgási sebessége felére csökken. Az üreges légcsavartengely a motor középvonalában van és benne van helye a légcsavarállítómű segédszerveinek is. Az egyetlen tolattyú hengerenként a szokásos megoldású. (Erre vonatkozólag lásd a Repülés Tudomány megjelenendő III. évf. 1. számát).

A sürítő közepes és nagy fordulatszámú áttételéhez nagy csavaró rugalmasságú tengelyek szolgálnak. Az áttétel változtatása kúpos kapcsolók segítségével történhetik, hidraulikus működtetéssel. A porlasztó önműködő keverékszabályozóval működik, a töltési nyomás is önműködően szabályozódik. A sürítőből a keverék négy nyiláson át a hatos hengertömbökbe távozik. A kipufogónyílásokon fuvóka van, hogy ekkép hasznos tolóteljesítménnyel növelje a gép sebességét. E fuvókák egyben a kipufogólángokat is rejtik.

A motor felső részén vannak a szokásos motorszerelvények, alatta a tápszivattyúk.

A felső hátsó részen elhelyezett töltényes indítóberendezéssel ötizben indíthat a pilóta. A töltény feszítőerejét hasznosítja ez a motor átforgatására. A kenési rendszer nagy- és kisnyomású olajat használ két vezetékrendszerre osztva. A hűtőanyag etilén-glikol, termosztatikus szabályozással, nyomással cirkulál.

A motor teljesítménye 100 órán át 2200 lóerő volt a próbapadon 1940-ben, azóta újabb minták is készültek belőle. Súlya e kivitelben szárazan 1070 kg, tehát egységsúlya 48 dkg/LE, ami rendkívül kedvező érték folyadékhűtéses motorra. A legnagyobb teljesítménynél a motor fordulatszáma 3700 percenként.

Jó karbantarthatósága és rendkívül nagy teljesítménye a szolgálatban való beválásának főokai.

n.



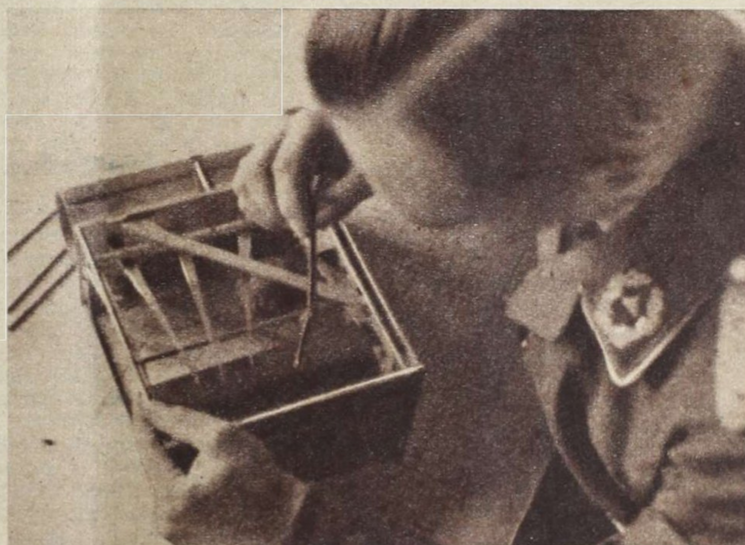


IDŐJÁRÁSREPULŐK

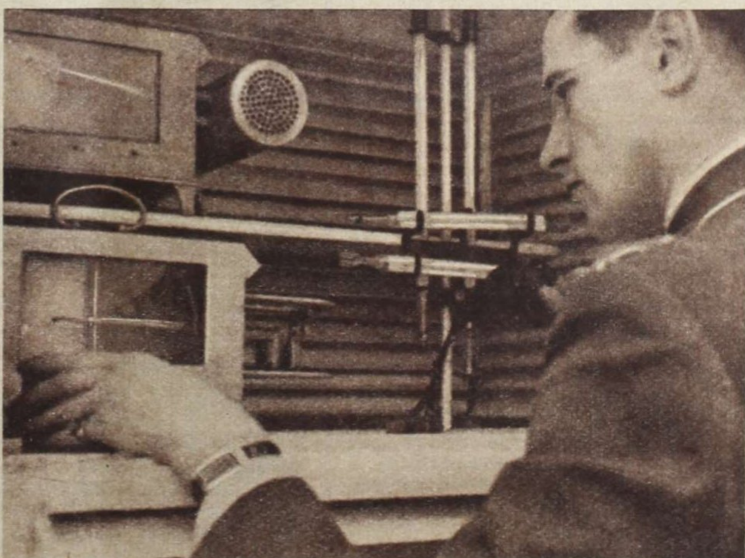
nélkül a légierők harca csaknem elképzelhetetlen. Békében és háborúban egyaránt nem mondhat le a repülő az időjárás legalább is közelítő ismereléről. A háború óriási gépezete természetesen felhasználja a békeszervezeteket is, ez azonban elégtelen. A béke repülő időjelző szolgálata ugyanis az egyes országok kölcsönös támogatását is figyelembe veszi. Háborúban minden ország féltve őrzött titka a felségterülete felett uralkodó időjárás és ezért nem közölnek időjelzéseket sem.

A háborúban a harcfeladatok sikere függhet attól, hogy hogyan működik az időjelző szolgálat. Feladata nem csupán a saját területek felett várható időjárás és különösen ennek repülőszempontból érdekes alakulásai (köd, vihar stb.), hanem az ellenséges célpont és a rárepülés közben uralkodó idő- és széljárás. Ezért az időjárásrepülő kötelékek különlegesen felszerelt gépeikkel erőszakos felderítéseket végeznek mélyen ellenséges területre, hogy ekkép állapítsák meg időről-időre az ellenséges felségterület felett várható időjárást. Ma már ez annyira fejlődött, hogy 8—16 órára biztosan megjósolhatják az ellenséges célpont felett uralkodó időjárást. Ugyancsak fontosak ezek az időjárásrepülések annak a megállapítására, hogy az ellenség fog-e támadni vagy sem. Az egyik neves német repülőmeteorológus megállapítása szerint a nagy angol légitámadások attól függnek, hogy az induló repülőterek felett a fel- és leszállásra alkalmas idő uralkodik-e; már pedig ezt az időfelderítések segítségével 8—16 órára előre meg lehet mondani.

Néhány fényképünk a német időjárásrepülők munkájáról mutat be érdekes részleteket. Fent: A W = Wetterdienst az időjelzőszolgálat jele, itt adják meg értékes felvilágosításaikat a kötelékek parancsnokainak. Jobbra fent: különleges magassági repülőfelszereléssel repülnek a »meteorosok«. Középen: egy meteorrepülés barogrammjának, a többszörös regisztráló műszerek görbéinek kiértékelése. Jobbra lent: a repülőtér időjelző műszereinek ellenőrzése. Balra lent: az időjelző szondát elhelyezik az ellenséges terület fölé induló gépen.







Tallózás a repülőirodalom berkeiben

A vitorlázó repülés alapfogalmairól Rotter Lajos értekezik a Természettudományi Közlöny különlenyomataként megjelent kis füzetében (1935. 21. old.). Meg kell végül emlékeznünk *Jánosy Istvánnak,* a Magyar Szárnyak főszerkesztőjének, az Ezermester könyvtársorozatában megjelent kis füzetéről, mely egy *Vitorlázó repülőgép model*-szerkezeti leírását adja elsőízben műhelyrajzokkal és magyarázatokkal ellátva. Ugyancsak a Magyar Szárnyak kiadásában jelent meg az Aero Szövetség *Állj közénk! Repülj velünk!* című felhívása, amely 50.000 példányban hirdette Kormányzóhelyettesünk szózatát a magyar ifjúsághoz.

Tudományos könyveink sorozatát a legújabban megjelent szakkönyv, *Dr. Pethő Ádám* légügyi fogalmazó *A légiközlekedés jogszabályai* című munkája zárja be. A szerző kiadásában megjelent 274 oldalas mű jól áttekinthető gyüjteményét adja mindazoknak a szabályzatoknak, amelyeket oktatóknak, vizsgára készülőknek, túrarepülőknek, adminisztrátoroknak és a repülés jogi vonatkozásaival kapcsolatban élő minden személynek egyaránt ismernie kell. Az ügyes összeállítású kézikönyv nagyban megkönnyíti a szabályzatok dzsungelében eligazodni próbálkozók igyekezetét.

Az olvasó számára mindig legkedvesebb életrajz- és útleírásirodalom az utóbbi évben jelentős mértékben gazdagodott. *Vitéz Boksay Antal,* kinek néhány háborús és regényes könyve már ismertté vált az olvasók előtt, legutóbb a Vitézi Rend Zrinyi csoportjának kiadásában, az első világháború legkitűnőbb vadászrepülőjének, ittebei és eleméri *Kiss Józsefnek,* a szabadságharc hős vértanuja, ittebei Kiss Ernő tábornok dédunokájának regényes élettörténetét írta meg közvetlen, népies formában *A legendás vasmadár* címen. A másik népszerű s főleg a Rákos hangárvilágának akkori szerelmesei előtt ismert úttörő, *Prodam Guido* negyedszázados jubileumát előkészítő bizottság *A magyar aviatika hőskora 1911—1936* cím alatt egy meglehetősen rapszódikus és céljától messze kalandozó tartalmú könyvet adott ki, amely vajmi keveset szolgálta az ügyet, bibliofil vonatkozásban azonban éppen olyan értéket jelent a könyvbarátoknak, mint egy hibásnyomású s éppen ezért ritka bélyeg a filatelistáknak.

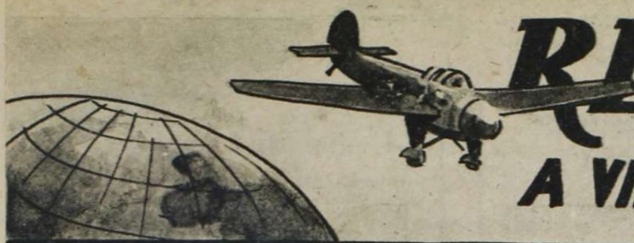
Fritz von Forell német írónak *Mölders-ről* írott, híressé vált életrajzát magyar nyelven a Danuvia adta ki. A halhatatlan emlékű vadászrepülő népszerűségét jellemzi, hogy a magyar ifjúság rövid idő alatt szétkapkodta az első kiadást s ma már minden repülésrajongó büszkén mutogatja a maga Möldersét. A másik, fordításban megjelent munkát, *Byrd* tengernagynak, a déli sark hősének *Egyedül* címen megírt drámai visszaemlékezését, a Stádium adta ki. Ennél igézőbb és izgalmasabb könyvet még keveset olvashatott a magyar közönség. A legészakibb előretolt állástól, a Little Americának elnevezett meteorológiai állomástól a sarkhoz még 60 km-re közelebb kihelyezett őrbódé lett lakóhelye a világhírű kutatónak, aki az éjféli nap nyugtának idején, a legparányibb élőlény társasága nélkül, teljes sötétségben és vakságban, önként vállalva szenved át 6 hónapot. Végtelennek tűnő heteket kínlódik át mérgezésekkel félhalottan, sokszor órákra eszméletlenül, de földön kúszva és felállásra képtelenül elgyengülve is vonszolja törődött testét, hogy ellássa meteorológiai- és rádiószolgálatát, amely módot adna a segítségkérésre, de hallatlan önfeláldozással, biztos pusztulásnak kitéve is kitart posztján a — tudományért. Ennek a híres époszszerű puszta olvasása is kifáraszt s örök dicsősége az emberi szellemnek a kultúra szolgálatában. Büszke elégtételünk, hogy ez az emberóriás is — repülő volt!

Mint bevezetőnkben már említettük, a repülőirodalom nagy szenzációja a Magyar Repülősajtó Vállalat—Stádium közös kiadásában megjelent Repülő ember című sorozat volt. Elsőnek *Tomor László* pilótaszázados *Harcok az orosz égen, Pataky Géza* ejtőernyős százados *Ég és föld között* és *dr. Walter Tibor Repülő ember* című munkái hagyták el a sajtót, hogy ízelítőt adjanak a repülés barátainak arról a témakörről, amely legközelebb esik az ifjúság szívéhez. A 3 könyvnek méltó sikere újabb kiadások megjelentetését tették szükségessé, de hamarosan követték a sorozat többi példányai is, *Raczkó—Jánosy: Légierők haditudósítói jelentik* (be sok olvasó szíve dobbant meg, mikor a frontról érkező levelek hangulata, ismert nevek és tájak jelentek meg a haditudósítók személyes élményei nyomán), *Sebesfi László: Repülőhősök mesélnek* (a német haderő híressé vált repülőinek izgalmas kalandjai, mindmegannyi feledhetetlen élmény) és *Svachulay Sándor* bátyánknak, a Rákosi időkben már évtizedes pionirmunkát végzett feltalálónknak önvallomása, amelyben *Repülőéletem* cím alatt az elmellőzés és megnemértés kárhozatos szenvedéseit, de ennek ellenére lankadatlan kitartással végzett munkálkodásának rendkívül érdekes leírását tárja az olvasó elé. Svachulay könyve kultúrtörténeti jelentősége mellett egyúttal a magyar lelkiismeret ébresztője, mert figyelmeztet, hogy nem szabad elhanyagolnunk értékeinket.

A sorozat nyolcadik köteteként *vitéz Hefty Frigyes Mégis repültünk* című munkája a trianoni idők küzdelmeit, a porbasujtott magyar repülés újjászervezésének időszakát tárja az olvasó elé. A vitorlázó repülőknek külön csemegét jelentett a könyv a motornélküli repüléssel kapcsolatos vonatkozásaiban, az a sokszáz, nagyrészt már oktatói szerepkörben élő vitorlázó repülő, ki Hefty tanítványa volt, jólesö érzéssel élte át újra az íróval a kezdeti idők viszontagságos napjait, amelyeknek leírásában újra találkozott az együtt átélt, küzdelmes napok, nélkülözéseiben is feledhetetlen emlékeivel.

vitéz Hefty Frigyes

(Folytatjuk.)



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

KATONAI HIREK

A Kormányzó Úr Őfőméltósága a következő kitüntetéseket adományozta: a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét hadidiszítménnyel, kardokkal: Illy Sándor vezérőrnagynak. A Magyar Érdemrend lovagkeresztjét hadiszalagon, kardokkal: nemes száraz-ajtai Incze László vk. ezredesnek, Czékus Ferenc alezredesnek, Telbisz Imre és Nagy László századosnak, vitéz Debrődy György hadnagynak, továbbá a hősi halált halt Visnyei Gábor főhadnagynak. Elrendelte továbbá, hogy dícsérő elismerése a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett újólag tudtul adassék: Mersich Adorján, Németh Jenő és Tömő László századosnak, Bejczy József, nemes saághi Rusa Egon, Lakos Ferenc és Lévay Pál főhadnagynak, Kiss Ferenc hadnagynak, Czigány Endre tsz. zászlósnak és Kovács-Nagy László tart. zászlósnak. Elrendelte azonkívül, hogy dícsérő elismerése a hadiszalag egyidejű adományozása mellett újólag tudtul adassék: Horváth István szertári századosnak, dícsérő elismerése a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett tudtul adassék: Kubinyi Tibor századosnak, vitéz Gerley Győző és Kubicza János főhadnagynak, Tóth Lajos hadnagynak, Bánhidy Gyula szert. hadnagynak és Cserhalmi János tart. zászlósnak.

*

Április 5-ig 5000 halottja és 11.000 sebesültje volt a Róma ellen intézett légitámadásoknak.

*

Spanyolország a polgárháború hős vadászpilótájának: Garcia Moratonak halála napját a spanyol repülők hősi emléknapjává avatta. Ezen a napon országszerte emlékünnepélyeket rendeztek. A madridi repülőtér emlékünnepségén a légügyi államtitkár és más kormányzati tényezők is megjelentek. A valenciai repülőtéren ezen a napon avatták fel a helybeli, elesett repülőhősök emlékművét.

*

A honvédelmi miniszter a légierőknél fennálló orvoshiányok pótlására a hivatásos honvédorvosi pályára törekvő orvostanhallgatók részére ösztöndíjat hirdet. Az ösztöndíj évi 1000 pengő, amely legfeljebb hét éven keresztül folyósítható. A pályázat részletei a március 30-án megjelent 12. sz. Honvédségi Közlönyben tétettek közzé.

*

Az Egyesült Államokban 65 repülőgéphordozó építését kezdték meg a háború kitörése óta. Ezek megoszlása a következő:

1. 6 Essex-osztályhoz tartozó 26.000 tonnás,

2. 9 Cleveland-osztályhoz tartozó, 11.000 tonnás cirkálóból átépített hajó,

3. 50 teherhajóból átépített kísérőhajó.

A 65 hajóból 1943. év végéig 42 készült el.

*

A „Normandie" nevű francia gőzöst Amerikában tudvalévően lefoglalták és repülőgéphordozóvá kívánták átépíteni. A „Lafayette" névre átkeresztelt hajó időközben a kikötőben kigyulladt és félig elégett. Azóta 24,500.000 dollár költséggel rendbehozták, de nem repülőgéphordozóvá, hanem csapatszállító hajóvá építették át.

*

A brit légvédelmi tüzérség 1943-ban 93 repülőgépet lőtt le, azonkívül további 59 darabot megsebesített és valószínűleg szintén megsemmisített — írja a német IDL a „Times" tudósítása alapján.

*

A kanadai légierőknek ezidőszerint mintegy 36 repülőezredük van bevetve. Ezek — a német IDL szerint — 1943-ban 19 millió km-t repültek. Ledobtak 13.000 t. bombát és lelőttek 170 repülőgépet.

Az ausztráliai légierők ugyanezen idő alatt 6.4 millió km-t repültek. Ebből 2.4 millió km-t a búvárhajók elleni bevetések töltötték ki.

*

A brit szolgálatban álló norvég repülők a legutóbbi légiharcok folyamán súlyos veszteségeket szenvedtek. Az „Aftenposten" londoni értesülése szerint az egyik, Németország ellen intézett légitámadásról 100 norvég repülő közül csak 5 tért vissza.

Mibe kerül egy amerikai repülőgép? Erre a kérdésre nyujt felvilágosítást az amerikai sajtó a következő adatokkal:

vadászgép (1200 lóerős)	70.000 dollár
vadászgép (2000 lóerős)	125.000 „
torpedóvető	150.000 „
kétmotoros könnyü bombázó	250.000 „
repülőerőd	450.000 „

REPÜLŐSPORT

Svédországban a sportrepülés erőteljes fejlődés előtt áll. A mozgalom élén Enell ezredes, az Aero Club elnöke áll. Az Aero Club, illetve a mögötte álló kormányhatóságok a vitorlázórepülést és a motoros repülést egyaránt szorgalmazzák és arra törekszenek, hogy a mozgalomban résztvevő ifjúság létszámát 50.000-re emeljék. A modelezés fejlesztésére szintén nagy súlyt vetnek.

*

Egy német sportrepülőnő: Schenk grófnő Stockholmban, a svéd-német egyesületben előadást tartott németországi tevékenységéről, amelyet mint berepülő pilóta, a légierőknél folytat.

*

A svájci vándorrepülő kiállításnak 230.000 látogatója volt.

LÉGIKÖZLEKEDÉS

A Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság 1944 március 29-én tartotta meg évi rendes közgyűlését.

A közgyűlés elé terjesztett igazgatósági jelentésből megállapítható, hogy a Malert repülőgépei a polgári légiforgalomban az 1943. évben 90 százalékos utashelykihasználás és 79 százalék hasznonsúlykihasználás mellett 82.625 km-t repültek, a Malert egyéb üzemi teljesítményei pedig megközelítették a legnagyobb forgalmú évek teljesítményeit.

A nyereség felosztása tekintetében a közgyűlés akként határozott, hogy az elért üzleti nyereséget az alkalmazottak nyugdíjalapjára fordítja abból a célból, hogy a legközelebbi jövőben felállítandó nyugdíjpénztár részére a szükséges pénzügyi fedezetet biztosítsa.

A Malert közgyűlése az igazgatóság tagjaiul újból megválasztotta dr. Albrecht Gyula, dr. vitéz Csepreghy

Béla, doboi Dobay Dezső, vitéz Faltay Pál, Fluck István. dr. vitéz Grosschmid István, dr. Hidvégi Ervin, dr. Nátly József, bethlenfalvi Pál András és dr. Szegheő István urakat. Uj igazgatósági tagként Spyers Duran Alfréd, a budaörsi repülőtér parancsnoka és kálnoki Kis Ernő került az igazgatóságba.

A közgyűlés a Malert felügyelőbizottságának tagjaiul újból megválasztotta dr. Nagy Károly, Szabó József és Wieser László urakat.

*

Németország öt Junkers-gyártmányú forgalmi repülőgépet szállított le Törökországnak. A gépek április 3-án érkeztek meg Istanbulba.

*

Aarhus városa, a Jütland-félszigeten 9 millió korona költséggel közforgalmi repülőtér építését határozta el.

*

A német Lufthansa járatai Stuttgart és Lisszabon között ismét naponta közlekednek. Közbeeső leszállás Barcelonában és Madridban van.

*

A spanyol állam az „Ibéria" légiforgalmi társaság teljes részvénypakettjét megvásárolta. Eddig a részvényeknek csak az 51 százaléka volt az állam birtokában.

*

Az „Iberia" spanyol légiforgalmi társaság megvásárolt egy Spanyolországban leszállásra kényszerült „repülő erőd"-öt és azt a spanyol. valamint az amerikai kormány hozzájárulása alapján a rendszeres légiforgalomba beállította.

*

A „Sabena" belga légiforgalmi társaság Afrikában maradt részlege Belga-Kongó és Anglia között Nyugat-Afrika és Lisszabon érintésével rendszeres légiforgalmat indított.

A légiforgalom tarifáját az Egyesült Államokban csökkentették. A csökkentés mérve a személyszállításnál: 6—7 százalék, míg a teherárufuvarozásnál 10—11 százalék.

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

A „Normandie" francia repülőezred az oroszok oldalán harcol. Ennek az ezrednek egyik vadászpilótája egy angol sajtótudósítónak adott nyilatkozatában azt állította, hogy huzamosabb időt töltöttek legutóbb egy szovjet bombázóezred mellett, amely kizárólag nőkből állott. Nemcsak a repülőszemélyzetet, hanem a földi kiszolgáló személyzetet is nők alkották.

*

A román kormány felhatalmazást kapott arra, hogy az eddig jóváhagyott 785 millió lei helyett összesen 1.585 millió lei költségen vásároljon repülőgépeket. Az új gépanyag beszerzése a légierők fejlesztésével áll összefüggésben.

*

Ezidőszerint évente 20.000 pilótát és 30.000 egyéb repülőszemélyzetet képeznek ki angol légierők számára — írja a német IDL. A brit repülőkiképzés vezetője most azt az utasítást kapta, hogy az évente kiképzendő repülőgépszemélyzet létszámát 50.000-ről 200.000-re emelje fel, amint csak lehetséges.

Newyork új közforgalmi légikikötője a város déli peremén: Idlewildben — La Guardia polgármester szerint — 80 millió dollár helyett 200 millió dollárba fog kerülni.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Bristol városát — amint ismeretes — március végén súlyos légitámadás érte. A 400.000 lakosú város iparában előkelő szerepet játszik a Bristol repülőgép- és motorgyár, amelynek épületei az egész város környékét benépesítik. Különösen az itt gyártott léghűtéses Bristol „Hercules"-motorok jutottak nagy jelentőségre. A brit bombázók zöme ilyen motorokkal van felszerelve.

A Bristol-gyár az anyavállalaton kívül számos más, rokonszakmabeli vállalat irányítását is átvette és azokat berendezte Bristol-motorok előállítására. Ezek a leányvállalatok tizenkétszer annyi motort gyártanak, mint az anyavállalat, írja a német IDL.

*

3 nap és 23 óra alatt tette meg az utat oda-vissza Szanfranciszkó és Ausztrália között egy amerikai Liberator szállítógép. A régi csúcseredmény 4 nap és 20 perc volt.

*

Az amerikai repülőgépgyártás elérte azt a pontot, ahol a többtermelést már a munkáshiány akadályozza. Ez a jelenség különösen a kaliforniai repülőgépgyárakban tapasztalható. A munkáshiányon főleg a női munkaerők nagyobb mérvű alkalmazásával igyekeznek segíteni. Három év alatt (1940-től 1943-ig) 10.5 százalékról 32.8 százalékra nőtt a nők számaránya a repülőipar alkalmazottai között. Szóbakerült a kötelező munkaszolgálat bevezetése is, az erre irányuló törvényjavaslat azonban egyelőre nem emelkedett törvényerőre.

Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

A megfigyelések azt mutatják, hogy az esőcseppek esése igen gyors. A felhők is vízcseppekből állanak s ha a vízcseppek, mint az eső esetében is, ilyen gyorsan hullanak a föld felé, akkor hogyan lehetséges az, hogy a felhők lebegnek? Ezt a kérdést már sokan felvetették, tegyük hozzá: nem minden alap nélkül. A felhők lebegésének magyarázata a következő: a felhőt alkotó parányi vízrészecskék — a levegő ellenállása miatt — vagy rendkívül lassan ereszkednek lefelé vagy, ha felfelé irányuló légáramlásba ütköznek, emelkednek. A felhők tehát valóban lebegnek. A vízcsepp esési sebessége a csepp nagyságával arányosan nő. A felhőket alkotó vízcseppecskék átlagos átmérője 0.01—0.02 milliméter körül váltakozik. A közönséges esőcsepp tömege többmillió ilyen cseppecske tömegéből tevődik össze.

*

A tűzhányók kitörésekor óriási menynyiségű portömeg kerül a levegőbe s a vulkáni kitörések pora Angliáig és Hollandiáig jutott el. A Tomboro-tűzhányó ezer mérföldnyi távolságra — egészen Szumátráig — röpítette a vulkáni port. A Krakatoa kitörése ugyancsak ezer mérföldes környezetben éreztette hatását: néhány centiméternyi vastagságú hamu ülepedett le az ezer mérföldnyi távolságra fekvő vidékeken is, sőt — ez alkalommal — még Európában is észleltek gyenge hamuhullást. 1835-ben a Nicaraguában működő Coseguina-vulkán hamuja 1,500.000 négyzetmérföldnyi területet borított be és a 750 mérföldnyi távolságra fekvő Jamaikába is eljutott. 1888-ban a Kotopaxi-vulkán (Ecuador) kétmillió tonna anyagot vetett ki magából s az ekkor keletkezett porfelhő hat óra alatt nyolcvanöt mérföldnyi utat tett meg. Az uj-zeelandi Tarawera-tűzhányó (1886-ban) kb. hat óra alatt másfélmilliárd köbméter port röpített a magasba. A Vezuv vulkáni pora bejárta Görögországot, Franciaországot és Ausztriát. A vulkáni kitörések hatalmas mérvű energiaviszonyait jellemzi a Krakatoa 1883. évi kitörése is, amelynek következményeként hatalmas levegőhullám járta végig a földet s e levegőhullámnak az átvonulását a budapesti légnyomásváltozást író műszer is igen jól mutatta.

*

A felhők leírását és osztályozását tartalmazó legelső meteorológiai mű Howard angol kutatótól ered. A könyv Angliában jelent meg, 1803-ban. Bár Howard felhőosztályozása sok homályos és zavaros részletet is tartalmaz, lényegében igen szerencsés volt; a későbbi felhőkutatások sem találtak megfelelőbb osztályozási alapot. Howard művét megjelenésekor óriási lelkesedés és érdeklődés fogadta. Az általános elragadtatás még Goethet is megihlette: költeményt írt Howard dicsőítésére.

*

A zárt, összefüggő csapadékos területeken másnap a légnyomás emelkedik s a csapadékmentes vidékeken csökken.

A földfelszín a nap folyamán erősebben melegszik fel, mint a vízfelszín, ezért a szigetek, a tengerből kiálló sziklák felett igen gyakran képződik egy-egy magányos gomolyfelhő. A korall-szigetek felett a gomolyfelhők színe zöld: az alattuk fekvő víz zöld színe tükröződik rajtuk. Az óceánok hajósai — e magányos gomolyfelhők nélkül — bizonyára nehezebben tájékozódnánának a fenyegető szirtek és korall-szigetek között.

*

Kansasban (USA) öt kilométer széles sávban példátlan erejű jégeső tombolt 1927 június 4-én, éjszaka. A jelentés így szól: „Ezen a sávon olyan kopaszak lettek a mezők, mint az országút. A fák leveleit és ágait lesodorta a jég és lovakat, marhákat, disznókat, birkákat, nyulakat, baromfit és szabadon élő madarakat vert agyon. A jég helyenként 2.5—5 méter magasan halmozódott és akárhány ilyen jégrakás a zivatar után három napig megmaradt."

*

A görgővihart (Böenfront) alábbi tulajdonságai jellemzik:

1. Szélugrás, irányt és sebességet tekintve. A csekély vagy mérsékelt, 5—10 m/sec sebességű szél hirtelen viharos erejűvé fokozódik. Ismeretesek olyan esetek is, amidőn a szélsebesség 30—35 m/sec-ra ugrott fel. Ezzel egyidejűleg a délies komponensű szél északiassá változik át.

2. A hőmérsékletesés. A hőmérséklet hirtelen több fokkal kisebbedik. Minél nagyobb a hőmérsékletesés, annál nagyobb a görgővihar erőssége. Pusztító erejű görögviharok alkalmával 10—15 fokos hőmérsékletcsökkenést is észleltek már.

3. A légnyomásíró szalagon mutatkozó ugrás. A légnyomásíró ugyanis a görgővihar átvonulása pillanatában ugrásszerűen megnövekszik. A légnyomás menetét író szalagon jellegzetes „orr" keletkezik. (Zivatarorr.) Az ugrásszerű nyomásnövekedés a hőcsökkenéssel függ össze.

4. A csapadék jellege megváltozik. A csapadék záporszerű alakot ölt, nagy cseppek és részben jégszemek is hullanak, a záporeső időnként felhőszakadásszerűvé válik, időtartama azonban rendkívül csekély.

A görgővihar átvonulása után a felhőzet gyorsan oszlik, mert a görgővihar hátoldalán leszálló légmozgás van jelen.

A függélyes irányú szelek rendes velejárója a zivatarnak. A zivatarban felfelé törő levegő percenként 600 méternyi utat tesz meg, sőt még nagyobb sebességgel is haladhat.

*

A szélnyomás hozzávetőlegesen a szélsebesség négyzetével arányos. Az óránként 20 kilométeres sebességű szél tehát négyszer olyan erős, mint az óránként 10 kilométer sebességű és az óránként 30 kilométer sebességű szél körülbelül kilencszer olyan erős, mint az, amely óránként 10 kilométert tesz meg.

*

Az 1873 augusztus 14-től 17-ig tartó nova-scotiai ciklon Nyugat-Indiából érkező orkán volt, amely Amerika partvidéke mentén észak felé rohant és Canada tengermelléki területein iszonyú károkat okozott. A borzasztó vihar 1223 hajót tett tönkre, az emberáldozatok száma pedig — csak az ismert eseteket véve figyelembe — 223 volt. Ez a szélvész megbénította az Egyesült Államok és Kanada halászatát.

*

Az a hit, hogy emberemlékezeten belül észrevehetően megváltozhat valamely vidék éghajlata, 99 százalékban képzelődésen alapul; magyarázata főleg abban rejlik, hogy a szokatlan idő élénk benyomást kelt az emberekben, ezért emléke maradandóbb, mint a rendes időjárásé; évek mulva aztán a kivételesre úgy gondolnak vissza, mintha az lett volna a szokásos. Csakis a fennmaradó egy százaléknak lehet komoly alapja.

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(10)

A különböző ugrási idő folytán a két menekült kissé eltávolodott egymástól és az egyik közel a falu szegélyéhez, a másik pedig másfél kilométerrel odébb, az erdő sűrűjében ért „földet". A Sólyom az ő leszállási pontjaikat is megjegyezte, és jól látta, hogy a falu mellett földet érő embert a nép körülözönlötte. Az már aligha menekülhet. Sajnos, az erdőbe hullott ejtőernyősnek nyoma veszett. Háromszor is elhúztak a felett a hely felett, ahol a fehér süveg becsúszott a sűrű lombkoronák közé, de semmit sem láttak.

Egyelőre nem volt más tennivalójuk, mint hazarepülni és jelenteni az esetet. Felemelkedtek és Jóska rádión máris billentyűzte az eredményt. Laci közben a vidéket nézegette. Amikor a lelőtt gép követése közben végleg a felhők alá kerültek, szívdobogva állapította meg, hogy Nadjáék faluja felett keringenek. Szorongva gondolt arra az eshetőségre, hogy az égő gép a házukra zuhan és mázsás kő esett le szívéről, amikor a felcsapódás ártalmatlan helyen történt. Úgy szeretett volna még hosszú ideig elrepülgetni a kis hegyi falu felett, hátha meglátja Nadját... hisz a vére forrt utána. De nem is tudja, melyik házban laknak és első... a kötelesség.

Tíz perc mulva már századparancsnokuk előtt tettek részletes jelentést a lelövés körülményeiről. A kemény, de jóságos szívű és igazságos katona kitörő örömmel ölelte őket magához és lelke mélyéből fakadó jókívánságait tolmácsolta nekik. Büszke volt fiaira.

A repülőtér parancsnoka azonnal bizottságot rendelt ki a géproncsok maradványainak átvizsgálására és az ejtőernyővel kiugrott személyek kihallgatására. A bizottságba Lacit is beosztotta. A fiú ujjongott örömében. A hivatalos kirendelést nem tilthatja meg Nadja és most fel fogja keresni őt. Annyira boldog volt, hogy hamarosan bekövetkezett a visszahatás. Kétségek ülték meg lelkét. Hátha csak felültette a leány, amikor ennek a falunak a nevét említette; vagy ha igaz is a falu, ő nincs otthon...

Öröm és üröm mindig párosan jelentkezik az ember életében. Laci örült, de egyben félt is a viszontlátástól... Alig tudta kivárni, hogy a társasgépkocsi a faluba érkezzék.

XVI.

Nadja gyorsan kiért a kis ruszin faluból és a poros szekérúton hazafelé vette útját. Mélyen elmerült gondolataiba. Nagyon fájlalta, hogy szegény Fedornak oly szívbemarkoló gyötrelmeket okozott, de az orvos gyógyító kését érezte kezében és bízott benne, hogy a műtét eredménnyel jár. Fedor kijózanodik légváraiból és magától ráeszmél majd arra az egyedül helyes alapra, amelyen a ruszin nép jövője biztosan felépülhet. A mostani csalódás meggyőzi, hogy ez a helyes alap csakis a magyarsággal való szoros együttműködés lehet és akkor eljut majd oda, ahová ő, szintén lélekgyötrő érzelmi viharok után, már elért...



A képzettársulás révén gondolatai most más irányt vettek. Laci jutott eszébe. Jóleső érzés bizsergett át rajta. A fiú nyilvánvalóan szereti őt. Erről tanuskodnak levelei, amelyek jóformán két-három naponként érkeznek hozzá. Kedves, csinos gyerek és kénytelen önmaga előtt beismerni, hogy neki sem közömbös. Meleg, álmodozásra késztető hangulat árad soraiból és lelki manna számára minden levele a hegyek közé ékelt kis faluban. Megszokta már és ha egyszer kimaradna a posta — nem tagadja — rosszul esne... És mégsem válaszol neki. „Miért?" Sokszor megragadta már a tollat, hogy ő is kitárja szívét és magához hívja a fiút, mint búgó galamb a párját, de mindannyiszor lelohadt a karja. Oly sok ellentét van köztük; az ő bátyját a magyarok fegyvere ölte meg, ő súlyosan megsértette Laci faji büszkeségét azon az emlékezetes Szilveszteren; magyargyűlölete odáig fajult, hogy kémkedésre is vállalkozott, — szerencsére nem sikerült — de tudna-e ezek után Laci becsületes szemébe nézni. Nagyon sok sötét árny tolakodna közéjük... Jobb így, szép álomban élni, amely majd tovatűnik lassan, bármennyire is fáj...

Felkapta fejét. Idegtépő búgás, hasonló a fogorvosi fúró tompa zúgásához, de természetesen megszázszorozva, remegtette meg a levegőt. Megállt és megdöbbenve tekintett a felhőpamacsokkal telitüzdelt égre. Nemsokára égő fáklyaként bukkant ki a felhőkből a lánggoló orosz gép, a Sólyomtól követve. A tragédia ott játszódott le a szeme előtt. Iszonyat fogta el, Pista szomorú sorsa jutott eszébe.

Az épen maradt gép mozgása azonban magára vonta a figyelmét és megpillantotta az ejtőernyőn lógó két embert. Látta, hogy az egyik a faluja szélén ért földet, a másodikat pedig a feje felett az erdőbe sodorta a szél. Ösztönszerűen ennek a segítségére sietett. Behatolt a sűrűbe és zihálva törtetett előre az egyenetlen talajon. Hallotta maga felett egészen alacsonyan a gép zúgását, sőt, a pillanat tört részéig meg is pillantotta, de most elsősorban az erdőre zuhant ember sorsa izgatta. Vajjon nem nyársalták-e fel szegényt a faágak?

Csak körülbelül sejtette az irányt és így nem könnyű feladat előtt állott. A talaj állandóan emelkedett és a sűrű aljfától néha alig látott előre néhány métert. Több, mint húsz perce erőlködött már, amikor kifulladt tüdeje megállásra késztette; leült és hangosan pihegett.

Számítása szerint már el kellett volna érnie az ejtőernyős leszállási helyét. Eltévedt volna talán? Erdőkben nőtt fel, ösztönszerűleg tájékozódott, és így most sem tartott a balsikertől. Jól kifújta magát és öt percnyi pihenő után megint nekiindult. Patakmederhez ért. Felismerte, ebben másztak fel nemrégiben Mirovhoz... Megborzadt. Hátha összeakad Mirovval?... Óvatosabban kezdett lépkedni...

Hangos reccsenést hallott, amelyet beszédsusogás kísért. „Ahol beszélnek, ott többen vannak" — suttogta magában és még elővigyázatosabb lett. Egy pillanatra a félelem is átfutott rajta, de a kíváncsiság ereje diadalmaskodott. Minél jobban előrehaladt, a beszéd egyre hangosabbá vált és amikor egy pillanatra kikémlelt a vízmosásból, alig húsz méternyire magától Mirovot látta egy szakadtruhás emberrel, aki nem lehetett más, mint az ejtőernyővel megmenekült. Az ejtőernyő egyik fele fennakadt az egyik lombkoronán és a két férfi most azon fáradozott, hogy az ernyőt, amely egyébként tényleg „ágrólszakadt" lett, teljesen kiszabadítsák. Oroszul beszélgettek. Nadja megértette. Mirov vitte a szót.

— Ne félj! Elrejtelek a barlangomban és néhány nap mulva, ha megjavul a lábad állapota, átcsempészlek Oroszországba. Szerencséd volt, hogy a sűrű lombozat elfedett téged a magyar gép elől! Csak most

segíts eltüntetni ezeket az áruló nyomokat!

— Jól van, elvtárs! — szisszegett a másik. — De nagyon kell sietnem. Sok fényképet készítettem a városról, főleg a repülötérről. Bár a gépünket lelőtte az átkozott magyar, a kiugrás előtt magamhoz vettem a fényképezőgép filmtartóját. Itt van és tartalmát nagyon várják odahaza!

— Eljuttatjuk rendeltetési helyére!

Nadja csak most döbbent rá, hogy egy légiharc utolsó felvonása játszódott le szemei előtt. Győzött a magyar gép és az, aki most Mirovval beszél, egyike a lelőtt gép személyzetének. Most már határozottan félni kezdett és szinte belefúrta magát a vízmosás oldalába...

A két férfi nemsokára befejezte munkáját és holmijukat magukhoz véve, megindultak a vízmosásban felfelé. Az orosz erősen bicegett, bizonyosan megrándította bokáját. Mirov támogatta.

Amikor végleg eltűntek szemei elől, Nadja is felegyenesedett és hatalmas iramban hazafelé indult. Jó óra mulva beért a patak két oldalán hosszan elnyúló faluba és mivel még csak tizenegyre járt az idő, lement a falu nyugati széléhez, ahol a másik eltöernyős ért földet.

Még ott találta az oroszt. A fák árnyékában feküdt és bal lábfejét hatalmas kötés fogta át. Szenvedőnek látszott, mert homlokáról gyöngyözött a verejték és idegesen szívta a nekinyujtott cigarettát. Mellette állt a falu körorvosa, valamint egy csendőr, aki a tömeget tartotta távol.

A két férfi szívélyesen üdvözölte a fiatal leányt és közel engedték az oroszhoz. Nadja megkérdezte tőle, nincs-e valamire szüksége. Felébredt benne a nő ösztönszerű anyáskodása. Az orosz hálásan nézett reá égszínkék szemeivel és ennivalót kért.

— Jól van, hozok neki teát! — mondta. A csendőrőrmesterhez fordult: — Meddig marad itt ez a szerencsétlen?

— A doktor úr már rendelkezett, hogy készítsenek részére hordágyat. Rátesszük majd arra és kocsin beszállítjuk a vasútállomásra. Az esti vonattal már meg is érkezik a városba, ahol megfelelő kórházi kezelésben részesülhet!

— Hazaszaladok teáért! — mondta a leány és már indult is... Már jó messze járt, amikor hirtelen eszébe ötlött, hogy az erdőben leszállt ejtőernyőst is jelenteni kellett volna. De akkor rájönnének Mirov, Fedor és a többiek titkára is — fűzte tovább gondolatait — és ez végzetes lenne nevelt testvérére. Majd Fedortól kér tanácsot.

XVII.

A társasgépkocsi nagyokat zökkent a rossz kocsiúton. Fakadt is bőven az „áldás" a benne ülő repülőtisztek ajkáról a csehekre, amiért ennyire elhanyagolták a község bekötő útját. A kiváló gyártmány vagy talán a szanaszét röpködő szitkok áradata azonban végül is segített és a kocsi bepöfögött a faluba.

Közvetlenül az ejtőernyős fekvőhelyéhez a gépkocsival nem lehetett behajtani. Addig haladtak tehát előre az úton, amíg egy sikátorhoz értek, amely kivezetett a falu nyugati szegélyére. A kocsi itt megállt, a bennülők pedig kiszálltak és a bizottság elnökének a vezetése alatt gyalog indultak neki.

(Folytatjuk)

Szerkesztői üzenetek

Bartha László, Csíkszereda. Egyelőre nem tudunk kérdésére válaszolni, mert a magyar vadászrepülők eredményeiről még nem készült részletes és pontos kimutatás.

Kiss Árpád, Budapest. Beküldött elbeszélésének tárgya olyan, hogy lapunk olvasóközönségének körében nem számíthat érdeklődésre, ezért nem közölhetjük.

Nagy Katalin, Budapest. Kérésével forduljon a Magyar Aero Szövetséghez (IV., Vigadó-u. 2.), de tudomásunk szerint semmi elvi akadálya nincs annak, hogy valamelyik egyesület keretén belevélben fogunk válaszolni.

Nyiry Ernő, Budapest. Felfogása a kérdésben teljesen téves. Részletesen levélben fognnk válaszolni.

Biegl Gyula. Bndapest. A kérdezett géptípus valószínűleg Junkers Ju 188. A Ju 88 zuhanóbombázó továbbfejlesztése. Teljesítményeit pontosan nem közölték, de feltétlenül jobbak elődjénél. 2. A Motorschau c. német folyóirat kapható minden IBUSz-pavillonban. Most csak negyedévenként jelenik meg és az ára 3 P.

Kiss Lajos, Gyöngyös. A szerkesztőségünkbe beküldött modelt megkaptuk, de — bár vannak eredeti elképzelései — aerodinamikailag teljesen elképzelhetetlen a gép repülése. Ha óhajtja, levélben részletesen megírhatjuk, hogy mik azok a szerkesztési hibák, melyek a model repülését lehetetlenné teszik.

Tábori János, Szeged. A híres szovjet csatarepülőgép neve helyesen Sturmovik, az általánosan elterjedt Stormovik elnevezés helyett.

Oláh Gábor, Pécs. A gép egymotoros torpedóvető. Rendesen repülőgépanyahajón alkalmazzák.

Gazdasági hirek

A Péti Nitrogénművek Rt. március hó 21-én tartotta meg dr. Kádas Károly államtitkár elnökletével az 1943. üzletévre vonatkozó rendes közgyűlését. A közgyűlés jóváhagyólag tudomásul vette a vállalat zárszámadásait, mely szerint az üzletév 684.064.22 pengő nyereséggel zárult, amely a vállalat további eredményes fejlődéséről tesz tanuságot. A közgyűlés az igazgatóság javaslata alapján úgy határozott, hogy az elért üzleti eredményből a tartalékalap javadalmazására 400.000 pengőt, nyugdíjpénztárunk javadalmazására 150.000 pengőt, osztalékra 70.000 drb 100 pengő névértékű részvény után á 1 pengő, összesen 70.000 pengő folyósíttassék, míg a fennmaradó 64.064.22 pengő az 1944. üzletév számlájára vitessék át.

PÁLYÁZATI HIRDETMÉNY

Megjelent a m. kir. Honvédelmi Minisztérium Pályázati hirdetménye a m. kir. honvéd „Ludovika" akadémián és a m. kir. „Bolyai János" honvéd műszaki akadémián az 1944—45. tanév elején betöltésre kerülő államköltséges és alapítványi helyekre vonatkozóan.

A m. kir. honvéd akadémiák teljes ellátást nyujtó I—III. évfolyamú katonai főiskolák. Az I. évfolyamnak egy részét az akadémikusok, mint karpaszományosok, a csapatnál töltik. Az akadémiák rendeltetése a hallgatóknak a m. kir. honvédség és a m. kir. csendőrség hivatásos tisztjeivé való nevelése és kiképzése.

A m. kir. honvéd akadémiák I. évfolyamába csak azok az ifjak pályázhatnak, akik a tanév kezdetén 18. életévüket már betöltötték, de a 22. évüket még nem lépték túl. A Pályázati hirdetmény részletes tájékoztatása és mellékletei alapján szabályszerűen kiállított és felszerelt kérvények 1944. évi július hó 1-éig nyujtandók be a m. kir. honvédelmi miniszterhez címezve.

A kérvények alapján a jelölteket az akadémiák parancsnokságai júliusban központi orvosi vizsgálatra rendelik be, az ezen megfelelteket szeptember hóban felvételi vizsgára vezénylik. A feltételeknek mindenben megfelelt pályázók 1944 október hó 5-én vonulnak be, mint akadémikusjelölt karpaszományosok a csapathoz.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre ***24 pengő.*** *Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára* ***1 pengő.*** *Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

442240 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.





